Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 2001

Table Of Contents

The Board 4

Message from the Chair 5

Organizational Chart 7

Financial Information 2001 8

Applications Received 9

Special Authorities Processed 10

Applications Received by Region..... 11

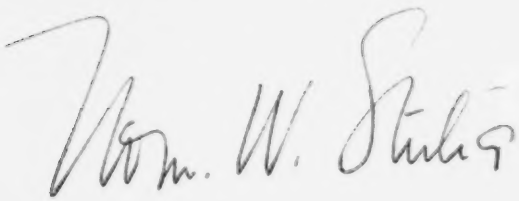
Summaries - Reasons for Decision..... 12

To: The Honourable James K. Bartleman
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2001.

Respectfully submitted,

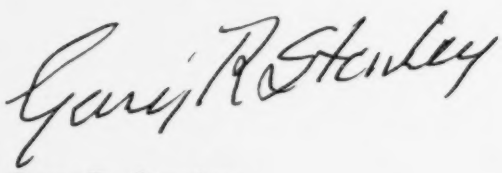


Norman W. Sterling
Minister

To: The Honourable Norman W. Sterling
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2001.

Respectfully submitted,



Gary R. Stanley
Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act*, R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of and through Ontario.

Members of the Board (as at December 31, 2001)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

Message from the Chair

During the year 2001 the Board's activities were centred on the usual two types of applications: applications for new or extended authority and applications under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. Section 10 and 11 applications are applications to suspend or cancel operating licences and applications dealing with the operations or conduct of public vehicle operations.

The number of applications for new or extended operating licences involving the traditional oral test of public necessity and convenience at public hearings has decreased in recent years because these matters have been unopposed or are resolved by written hearings.

Since the change in the legislation in 1996, the Ontario motor coach industry has been self-regulating. As a result, all licensed carriers that are going to be economically impacted as a result of alleged improprieties by an operator can initiate an action with the Board. Applications of this type were received from a wide cross-section of the industry and dealt with alleged contraventions of existing operating authorities as well as allegations of operating without any licence.

The number of unlicensed carriers operating between Montreal and Toronto is still of great concern to the Board, the industry and the enforcement authorities. The size of this underground industry may be of immense proportions, but by working together, the Board and the industry is attempting to reduce and/or eliminate this problem.

The disaster of September 11, 2001 brought to light a number of unlicensed carriers that were operating between Canadian and American border cities. Several cases were reported, and more are still being reported. These unlicensed carriers, subsequent to the sanctions hearings, have filed the necessary applications with the Board to obtain the proper licence authority.

The Board has operated on the same fixed budget amount for the past three years and has managed to deliver its service to the public for a net amount well under the budgeted figure. It is our ongoing practice and goal to fully fund the hearing process through recovery of costs from the parties involved. The Board operates with part-time staff but is still able to provide prompt and efficient service to the public.

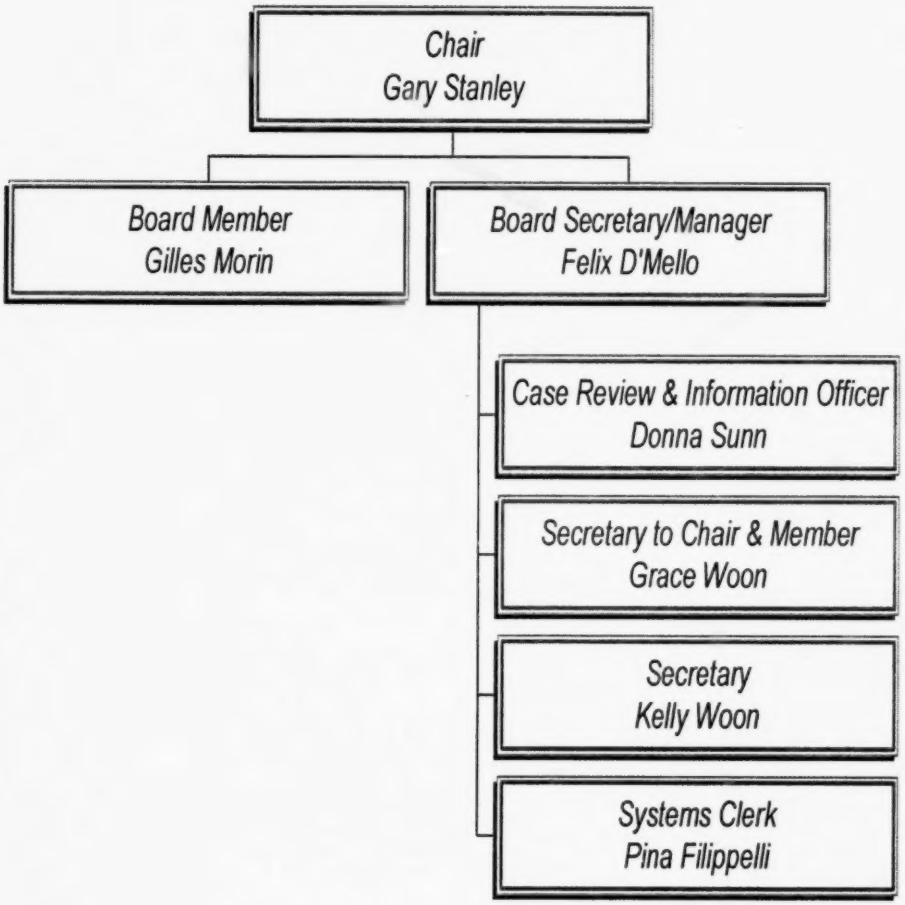
During the year, oral hearings were held throughout the province as expeditiously as possible within the timelines of the rules of practice. Any delays were beyond the control of the Board. Decisions were rendered in a prompt manner, with most written decisions issued within two weeks of the hearing date.

The Board's new web site, www.ohtb.gov.on.ca, was introduced during 2001 and has proven to be a great asset to users of the system as all of the Board's policies, legislations and forms are now available online. Information about service providers to various communities in the Province is also available to the general public. The site is regularly updated to include the latest information from the Board and is being used in 2002 to provide out-of-province motor coach operators with details about the upcoming World Youth Day to be held in Toronto in July 2002.

I expect the number and similar type of hearings to continue. The Board will continue its efforts to work with other departments in the ministry, the industry and the enforcement authorities to ensure that Ontario motor coach operators operate legally and provide a transportation system that will be of benefit to the public.

Gary R. Stanley
Chair

Organizational Chart
(at December 31, 2001)



FINANCIAL INFORMATION - 2001

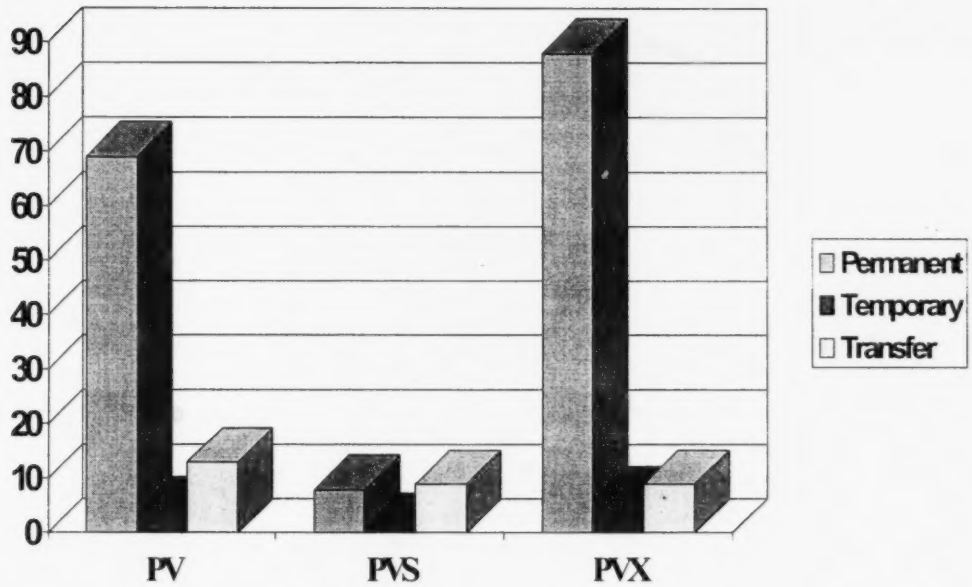
Revenue

Applications/Filing Fees		$ 66,955
Costs Assessed at Hearings		57,477
Objections/Filing Fees		26,400
Special Authorities		7,140
U.S. Exchange		5,840
Other		400
	Total revenue	**$ 164,212**

Expenses

Salaries, Wages and Benefits		$ 380,229
Travel and communications		47,552
Equipment and supplies		44,428
	Total expenses	**$ 472,209**

Applications Received

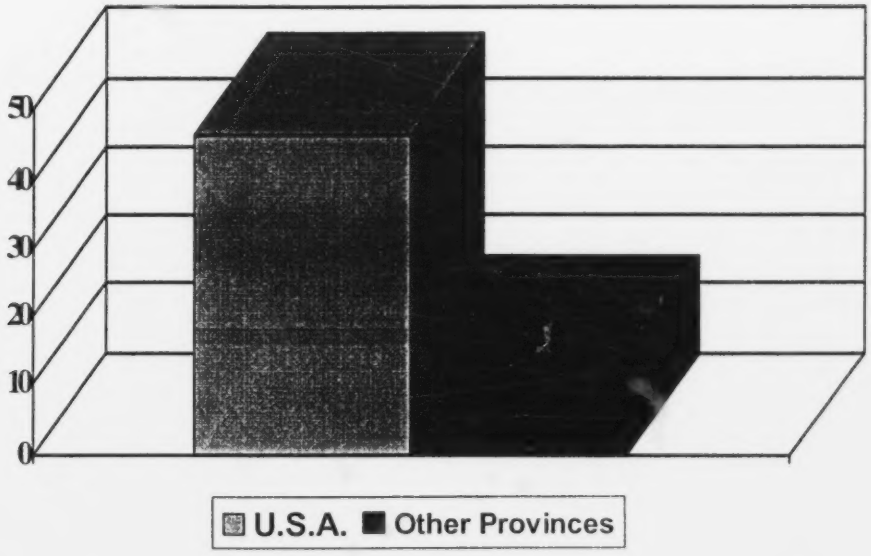


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	69	8	88	**165**
Temporary	4	1	6	**11**
Transfer	13	9	9	**31**
TOTAL	**86**	**18**	**103**	**207**

Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Special Authorities Processed



APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	42
Other Provinces	14
TOTAL	**56**

Applications Received by Region

Outside Ontario	**35**
Alberta	5
Quebec	14
U.S.A.	16

Ontario-Regional Boundaries

Central Region	**84**
Toronto	45
Halton	4
Hamilton-Wentworth	2
Niagara	3
Peel	12
York	17
Durham	1

Northern Region	**20**
Manitoulin	5
Cochrane	2
Nippissing	1
Sudbury	10
Parry Sound	1
Timiskaming	1

Northwestern Region	**5**
Rainy River	4
Thunder Bay	1

U.S.A. 16

Southwestern Region	**40**
Brant	3
Middlesex	6
Simcoe	9
Waterloo	1
Haldimand – Norfolk	2
Grey	1
Essex	12
Wellington	4
Lambton	2

Eastern Region	**23**
Lennox and Addington	2
Hastings	2
Ottawa-Carleton	8
Renfrew	1
Stormont, Dundas & Glengarry	2
Leeds & Grenville	8

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, as amended, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

Tokmakjian Limited **File: 37267-RE(2)**
o/a Can-Ar
Concord, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainants:	1. 1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree		
	2. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,150
		To Trentway	$ 500

Toronto Niagara Falls Five Star Tours Inc. **File: 45935-RE(1)**
Scarborough, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainant:	1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 400

Tourist Coach Line Inc. **File: 45025-RE(1)**
Toronto, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainant:	Can-Am Express Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 400

Transit Windsor **File: 05632-RE(1)**
Windsor, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainant:	C.A. Bailey Limited ("Bailey")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 2,170
		To Bailey	$ 200

Transtario Coach Inc. et al **File: 45928**
Toronto, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainants:	1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
	2. P.W. Transportation Ltd.		
	3. Tokmakjian Limited ("Can-Ar")		
	4. Transtario Bus Lines Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 3,200
		To Trentway	$ 3,000
		To Can-Ar	$ 2,000

Joe Foley Bus Lines (Madoc) Ltd. **File: 35993-RE(1)**
Madoc, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainants:	1. Franklin Coach Lines Ltd. ("Franklin")		
	2. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Application abandoned		
Costs assessed:		To the Board by Franklin and Trentway	$ 500

G.W.X2 Transportation Ltd. **File: 45921-RE(1)**
Peterborough, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainant:	Century Airline Services Inc. ("Century")		
Decision:	Application abandoned		
Costs assessed:		To the Board by Century	$ 400

Ronald Laplante **File: 46009-RE(1)**
Windsor, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence.		
Complainant:	Your Choice Shuttle Service		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 300

Hatam Mostafa **File: 45905-RE(1)**
Montreal, Quebec

Complaint:	Operating without an operating licence.		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 500

Michael Rossignol **File: 45906-RE(1)**
Ottawa, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of his operating licence		
Complainant:	1029979 Ontario Inc., o/a Casino Shuttle Service		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 600

Autobus Fleur De Lys 1989 Inc. **File: 45896-RE(1)**
St. Nicholas, Quebec

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainant:	1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 900

John E. Brauneisen **File: 45918-RE(1)**
Kemptville, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainant:	Fred Ford		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 200

Brymac Coach Service Inc. **File: 45985-RE(1)**
Toronto, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainant:	1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,150

1203531 Ontario Limited
o/a Universe Tours
Toronto, Ontario

File: 46011-RE(1)

Complaint: Arranging transportation with an unlicensed operator
Complainants: 1. Trentway-Wagar Inc.
2. Greyhound Canada Transportation Corp.
3. Tourist Coach Line Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately
Costs assessed: No costs assessed

Can-Am Express Inc.
Toronto, Ontario

File: 45945-RE(1)

Complaint: Operating in contravention of its operating licence
Complainants: 1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
2. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
3. Transit Coach Line Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately
Costs assessed:

To the Board	$ 400
To Trentway	$ 500
To Greyhound	$ 500

3635082 Canada Inc.
o/a Max 2000
Scarborough, Ontario

File: 45789-RE(2)

Complaint: Operating in contravention of its operating licence
Complainant: Tourist Coach Line Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately – operating licence made temporary for one year
Costs assessed:

To the Board	$ 1,750

465491 Ontario Limited
Hastings, Ontario

File: 45785-RE(2)

Complaint: Operating without an operating licence
Complainant: Manuel Pereira
Decision: Ordered to stop the service immediately
Costs assessed:

To the Board	$ 500
To Manuel Pereira	$ 500

Anbel Bus Lines Inc. **File: 45897-RE(1)**
Concord, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainant:	1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 600

Autobus Camus/Nhani Tours **File: 46004-RE(1)**
Montreal, Quebec

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$1,360.53
		To Trentway	$6,185.37

Lunatours International **File: 46005-RE(1)**
Montreal, Quebec

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,360.53
		To Trentway	$ 7,622.34

1046435 Ontario Limited **File: 45912-RE(1)**
Scarborough, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,150
		To Trentway	$ 500

1290816 Ontario Inc. **File: 45975-RE(1)**
Brantford, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainants:	1. Laidlaw Transit Ltd. ("Laidlaw")		
	2. Sharp Bus Lines Limited ("Sharp")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,450
		To Laidlaw	$ 250
		To Sharp	$ 250

1362260 Ontario Limited **File: 45940-RE(1)**
Leamington, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainant:	C.A. Bailey Limited		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,500

1407476 Ontario Limited **File: 45904-RE(1)**
Toronto, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainants:	1 1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree		
	2. Trentway-Wagar Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 600

3094 -8855 Quebec Inc. **File: 45369-RE(3)**
Sainte-Foy, Quebec

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainant:	1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
	2. 1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree ("Peachtree")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,035
		To Trentway	$ 2,500
		To Peachtree	$ 400

Wingo Travel (Ontario) Inc. **File: 45903-RE(1)**
Scarborough, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainants:	1. 1276252 Ontario Inc., o/a Peachtree		
	2. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 500
		To Trentway	$ 500

Windsor Casino Limited **File: 45987-RE(1)**
Windsor, Ontario

Complaint:	Arranging transportation with an unlicensed carrier		
Complainant:	C.A. Bailey Limited ("Bailey")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,535
		To Bailey	$ 200

Jack and Sherry Trefry **File: 45911-RE(1)**
Leamington, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainant:	C.A. Bailey Limited		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,500

Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2001 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

Scheduled Service: **A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.**

Chartered Trip: **A bus transportation service exclusively for a group of persons.**

Applicant: **Ontario Northland Transportation Commission ("ONTC")**
North Bay, Ontario

File: 15099-13A

Respondent: Walsh Transportation Ltd. ("Walsh")

Application:: This was an application to transport passengers on a scheduled service:

(a) between Timmins and Pearson International Airport ("PIA"); and

(b) between Sudbury and Pearson International Airport ("PIA").

The application was also to provide a service to all municipalities on route.

Applicant's Case: At the outset of the hearing, the applicant advised the Board it currently served PIA via the Yorkdale Shopping Centre in Toronto and onward connections with the Go Transit Service. If the application was granted, it would provide its own through service.

In support of its application, ONTC presented three corporate and twenty-nine public witnesses. ONTC stated that it was operating with 25-30% empty seats across the system and was hard pressed to improve the motor coach service. The service, if granted, was not an airport service per se but only one more stop on its scheduled service. Consequently, it would not economically impact Walsh who primarily provides an airport service between North Bay and PIA. The elimination of the Yorkdale Shopping Centre stop would enhance the service and was therefore important to the 400-500 passengers from northern Ontario who transferred at this point. ONTC stated that the travel time would be shortened, the vehicles would have washrooms and three

luggage compartments and the fares would be competitive with Walsh. It also stated that not all of the services from the North would head to PIA and this would be dependant on the volume of traffic. It was their intention to advertise the service continuously to encourage the car owners to use the bus service. It would also advertise the intermodal aspect of the new service, i.e. a service both to PIA and Union Station for air and railway connections.

Public evidence in support of the application could be summarized as follows:

- the ONTC proposal was the only direct link to PIA because of the serious cutbacks in air services;
- the service would be hassle-free and faster;
- there was uncertainty as to the number of passengers or groups that would be travelling from PIA to northern Ontario;
- the proposal was a viable option to bring in tourists; and
- the low bus fares and the through service would be an attractive option. It was generally felt that the people of the north deserved this type of service.

Respondent's Case:

Walsh has been in the tour business for twenty-eight years. It operates five services – public transit, public charters in Class "D" vehicles, school bus runs for four school boards, Northern Airport Service and Coopers Limousine Service. Walsh was seriously concerned about the economic impact the application, if granted, would have on its Northern Airport Service.

Walsh testified that:

- it had received very few complaints from the public about its service, the comfort level or lack of washrooms and had responded to these complaints instantly;
- Walsh operated between North Bay and PIA on a reservation system and also offered private home pick-up at an additional cost. The journey usually took about four hours;
- Walsh had safety programmes, a marketing strategy, a website to promote its company, capital replacement policy, and had developed relationships with twenty travel agencies to promote its business;
- Walsh operated at 36% capacity and could not afford the loss of a single customer;
- using its current financial results, Walsh outlined to the Board the economic impact it would have if the projected losses of its ridership were 10%, 20% or 30%;
- Walsh was prepared to link up with the ONTC buses at North Bay to provide a through service;
- Walsh served very few passengers from north of North Bay;
- a travel agency from North Bay had over a thousand bookings a year with Northern Airport Service and had very few complaints about its service; and

- a representative of Airport Ground Transportation Association (AGTA) stated that sixty to sixty-five per cent of travellers going to PIA were on business and the remainder on vacation. Business use of airport transportation decreases and vacation use increases the further away you get from Toronto, and it would be difficult to get the people out of their cars and into the buses. AGTA has a policy of not admitting two members competing with each other because this leads to price wars, a reduction in revenue and subsequent period of recovery.

Walsh asked the Board to examine:

(a) Is there a need for the service?;
(b) What would be the effect on Northern Airport Service? Would it be put out of business?; and
(c) Was the ONTC proposal viable?

Decision:

The application between Sudbury and Toronto was granted as this part of the application was unopposed.

With respect to the second part of the application, the Board concluded as follows:

Public Need - Was there a real need, demand? The Board concluded that there was no indication of the extent of this demand or expected volumes.

Adequacy of Existing Service - Both the applicant and respondent were operating at a reduced capacity with no need for additional equipment and therefore the current service was adequate.

Level of Competition - Because of the low load factor, the Board concluded that any direct competition might erode an already low ridership and consequently create more problems for the public.

Choice of Modes of Transportation - There is an airline service, the ONTC Service, the Northern Air Service and the Cooper Limousine Service all available and yet the public did not make use of them.

Convenience of the Public - Eliminating the stop at Yorkdale Shopping Centre would be convenient to the public. However, the flight departures are standard times. The necessity of the public staying overnight in an airport hotel will never be entirely eliminated when trying to connect with a bus carrier. The inconvenience will always be there.

Uniqueness of the Proposed Service - The Board had serious concerns about its viability and felt that the financial projections the market analysis and the feasibility study were weak and its projected ridership was over-estimated.

Applicant's Fitness - The Board concluded that ONTC was a safe carrier and would in all likelihood survive the future no matter what changes are slated for its operation.

Impact on Existing Carriers - This was difficult to ascertain for the Board. However, it genuinely believed that there would be a financial impact on the respondent - Northern Airport Service.

In conclusion, the Board summarized that:

- the ONTC business plan was not sound;
- there was lack of ridership information from points en route;
- the ONTC should strive to increase its current scheduled and chartered services and connect with other bus carriers to provide a through service; however
- the Board granted the application but excluded the transportation of passengers whose origins or destinations were between North Bay and Toronto. The licence would serve those passengers travelling to and from PIA and who would be originating or destined to points north of North Bay and this would result in no economic impact on the operation of Northern Airport Service.

Respondent: **3094-8855 Quebec Inc. ("Quebus")** **File: 40369-RE(1)**
Sainte-Foy, Quebec

Applicants:
1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
2. 1276252 Ontario Inc., o/aPeachtree

Application: This was an application to suspend, cancel or impose conditions on the respondent's licence for operating in contravention of its operating licence and applicable laws.

Applicants' Case: Evidence was tendered relating to contracts for transportation for which the respondent was not authorized to operate. It was stated that the respondent had directly made the contract with the tour agency and there was no middle person involved. No effort had been made to contact licensed carriers for that service. The applicants requested the suspension or cancellation of Quebus' licence.

Respondent's Case: Quebus has been in business since 1982 primarily serving European tourists from France and Brazil (80-90%). The company had been neglectful in its operations in the past but had since developed new corporate policies to ensure compliance. Quebus stated that any sanctions against its licence would have serious ramifications because of its service to French and Brazilian clients. Quebus felt that the difference between Ontario and Quebec legislation resulted in the confusion that led to the infractions. Quebus alleged that the trips in question were done at the height of the season and were "apparent rather than intentional" violations. Quebus felt that an order to cease the violations with costs would be more appropriate.

Decision: The Board had four options:

1. an order to cease the illegal operation;
2. make the licence a temporary one;
3. suspend the licence; or
4. cancel the licence

The Board, in summary, stated that it was primarily dealing with three violations and did not feel it was a flagrant violation of the statutes. The Board expressed serious concerns with respect to Quebus' lack of administrative controls. It felt that Quebus should have endeavoured to familiarize itself with the Ontario legislation and to contact the Board Secretary when in doubt. The Board ordered the illegal operations to cease immediately and levied costs to be paid by Quebus to the Board and the applicants.

Applicant: **Joe Foley Bus Lines (Madoc) Ltd.("Foley")** **File: 35993-O/P**
Madoc, Ontario

Respondents:
1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
2. Franklin Coach Lines Ltd. ("Franklin")
3. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")

Applications: These were applications to operate chartered trips intra and extra-provincially from points in the Counties of Hastings, Prince Edward, Lennox and Addington, Renfrew, Haliburton and Northumberland, and the municipality of South Algonquin in the Township of Nippissing.

Greyhound withdrew its opposition prior to the hearing.

Applicant's Case: Twenty-four public witnesses testified in support of the applications and their evidence can be summarized as follows:

- Foley's current service was exemplary, specialized and convenient;

- they needed more service from points not being served by any local service to attend casinos, shows, ball games, etc.;
- they had not been solicited by the respondents;
- they did not want to drive their cars to a pick-up location and leave their cars unattended. They wanted a local pick-up and wanted Foley to be licenced to do so;
- the rates proposed by the respondents were often too high; and
- the local hockey team preferred the service of Foley to the respondents and would not change its carrier even if there was a favourable price difference.

Foley first started as a school bus operator in 1961. It is family operated and started in the coach business in 1993 by purchasing a line run authority. Foley also arranged tours to various destinations. Foley, through their application, was endeavouring to serve areas that they currently partially serve. It would market its new services extensively, i.e. radio, newspapers, yellow pages, etc. In its opinion the respondents would not be economically impacted as they do not serve the areas and the business would be new business generated by Foley.

Respondents' Case:

Franklin is both a school bus and coach operator. It advertises its service in newspapers, brochures and the Yellow Pages. It is operating at a low capacity and consequently has cancelled new bus orders and downsized its fleet. The high American dollar, the reduction in trips to the U.S.A., the decrease in school trips and increased competition were, in Franklin's opinion, the reasons for the decline in business. Franklin did serve some of the public witnesses that testified and in some instances could not provide the service at the rate requested. Generally, the public was satisfied with Franklin's service. Franklin was concerned that Foley might impact its Kingston customer base, serve "open areas" it currently served and would cause a further decline in its usage of equipment. Franklin provided the Board with charter revenues from the areas it served in the past year.

Trentway testified that its corporate revenues were down and that the industry rates were in sharp decline. While Trentway made a lot of sales calls, it was physically impossible to make calls on everyone. It stated that the high U.S. dollar, competition and the decline in tourism were the reasons for the decline in business. Trentway could not compete with Foley's rates. Foley's marketing of pick-up at central points would be detrimental to his company and if the applications were granted, it would put Foley "on the doorstep of the Kingston market".

Decision:

As the Counties of Renfrew, Haliburton and Lennox and Addington and the Township of Nippissing were not being served by the respondents, these portions of the applications were granted.

The Board considered the following factors when making its decision on the balance of the applications:

- the economic impact on the existing carriers;
- the fitness of the applicant;
- the public need;
- the public convenience; and
- the adequacy and quality of the existing service.

Economic Impact: The Board concluded that neither of the respondents were able to provide evidence on economic impact on their operations should the applications be granted. The economic impact was vague with no monetary break-down and the Board could only conclude that the impact would be very insignificant, if at all.

Applicant's Fitness: The Board was impressed by Foley's efforts to grow from a small school bus operator to its current size, its customer satisfaction and creating opportunities for itself.

Public Need and Convenience: Public evidence was from Foley's current customers, who had, in the main, not used the respondents and who were seeking pick-up from locations en route rather than the inconvenience of driving to selected venues. In this way they felt they could form larger groups to use Foley's service.

Adequacy and Quality of Existing Service: Neither of the respondents is allowed to serve three Counties applied for. With respect to the balance of the applications, the respondents are only able to partially serve the areas. Franklin appeared to be satisfied with the status quo and did not actively seek new markets. Trentway, the Board concluded, was not active in the entire area except for some school bus operations.

The Board concluded that a large portion of the applied for territory was not being served and there was an overwhelming public need in the 401 corridor for Foley's service.

The applications were granted.

Respondent: **465491 Ontario Limited O/A Norwood Limousine and Taxi Service ("Norwood")** **File: 45785-RE(2)**

Applicant: Manuel Pereira o/a Ontario Coachway ("Coachway")

Applicant's Case: Coachway alleged that Norwood had transported two individuals to Pearson International Airport and charged them an individual fare and Norwood was therefore operating a public vehicle without

an operating licence. The individuals had been picked up from different municipalities, given individual receipts by Norwood, had booked separately and paid their fares separately, even though they had travelled in the same vehicle.

Respondents' Case:

Norwood stated that it was trying to comply with the laws of the province and in fact had sold its larger vehicle. Norwood assumed that the two passengers in question were relatives and had paid for the trip collectively. He operated a taxi and an airport service frequently and was destined to Toronto and Pearson International Airport. Because of the fear of facing opposition from the bus industry, he was reluctant to make an application for a licence before the Board.

Decision:

As Norwood had been before the Board previously on a similar matter, the Board was concerned with Norwood's disregard of the laws, especially with respect to safety and entrance requirements, hours of work, etc. The Board doubted Norwood's credibility and did not believe its testimony. Norwood was reminded of the laws to protect the travelling public from unsafe vehicles, untrained and unsafe drivers, the lack of adequate insurance, etc.

Norwood was ordered to stop the services immediately and costs were also assessed for the applicant and the Board.

Following the Board decision, the plates of Norwood's vehicles were seized by the Ministry of Transportation for non-compliance of the Board's Order.

Applicant: **Canada Ducks Inc. ("Ducks")** **File: 45939**
Ottawa, Ontario

Respondents:

1. Voyageur Corp. ("Voyageur")
2. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
3. Amphibus Lady Dive Inc. ("Amphibus")

Application:

This was an application to transport passengers in an amphibus vehicle (operates on land and water) between Ottawa and Hull (the road portion only). The operating licence requested would only be in effect between April and October in any calendar year.

Applicant's Case:

Ducks operates a sightseeing company with tours through Ottawa and Hull as a hop-on, hop-off service at major tourist attractions including hotels. The service operates every day of the year and is highly competitive with other operators. Ducks' business was steadily increasing each year through aggressive marketing. Ducks was specifically interested in a DUKW type vehicle, an amphibus used in World War II. The historical vehicles would

be modified to comply with the legislation and would also be modified to meet the passengers' needs. The tour would be under the direction of tour guides and the ride would be educational and would appeal to children. Ducks admitted that its proposed service would be in direct competition with Amphibus. Ducks emphasized that it would not commence operations if it were granted the licence unless and until the vehicle was approved for operation by Transport Canada. Its market projections, it believes, were realistically based on government tourism statistics and its marketing skills.

Fifteen public witnesses testified in support of the application and their evidence can be summarized as follows:

- most of the individuals were actively involved in the tourist business, i.e. hotels, event planners, marketing directors, the former chair of the Ottawa Capital Commission, director of a festival, retail souvenir store owner, etc.;
- the witnesses spoke of offering a choice to the tourists in conjunction with Ducks' creative and dynamic approach to marketing and its proposal to get the entire tourism industry involved in its proposed service;
- the proposal was specifically catering to the needs of the tourism industry;
- the proposal would encourage a longer stay by the tourists in the Ottawa area which would in turn mean more spending which in turn would benefit the economy; and
- the proposal would offer more attractions to the tourists and would in turn convert the convention attendees into tourists.

Respondents' Case:

Amphibus stated that:

- the company had yet to pay any dividends to its shareholders and the entry of Ducks into the market would directly impact its revenue;
- it operated two vehicles and had gradually increased its ridership;
- it was impossible for Ducks to claim that the market would increase by $300,000 in its first year of operation;
- Amphibus would have to lay off its employees if Ducks was issued an operating licence;
- Amphibus also marketed and advertised its services extensively; and
- tourism did not automatically mean business as there were slow business times and cancellations to take into account.

Greyhound and Voyageur stated that:

- they offered tours in the Ottawa area;
- they had financial losses in 1999 and 2000;

- these losses were attributable to competition with the bus/water transportation operator; and
- another competitor would further dilute their revenues and the net result would be that one or more of the companies would not survive.

Decision:

The Board concluded that:

- the application it was faced with was different from other "bus" applications in that the vehicle involved was capable of travelling both on land and water;
- it was dealing with the type of passengers who stayed for short durations in a limited seasonal operation;
- the tourists could not support the application because of non-availability but the fifteen public witnesses were more than capable to speak for them;
- the witnesses' jobs depended on tourism and convention business – they knew the industry best, i.e. choices of modes of transportation, the importance of the water system to the Ottawa community, more attractions, etc.;
- the Board was impressed with the high calibre of service Ducks was providing in its current operation and its creative approach to marketing;
- based on the statutory test of public necessity and convenience, the Board concluded that granting the application would not be detrimental to the public interest and in fact there was a public need for this service;
- as Greyhound and Voyageur's service were strictly a ground service, they would not be impacted should the Board grant Duck a licence;
- based on the evidence, the Board was unable to determine if granting the licence would have any economic impact on Amphibus; and
- the Board was not of the opinion that regulation meant protection and it regularly granted additional licences when the statutory test of public need and convenience had been established.

The application was granted.

Respondent: **Transtario Coach Inc. et al ("Transtario")** **File: 45928**
Toronto, Ontario

Applicants:

1. Trentway-Wagar Inc.
2. Pacific Western Transportation Ltd.
3. Tokmakjian Limited, o/a Can-Ar
4. Transtario Bus Lines Inc.

Prior to the hearing, Transtario admitted that it had operated in contravention of the *Public Vehicles Act* by providing services without an operating licence.

Applicants' Case: Evidence was tendered to substantiate the extent of the contravention of the statutes. The insurance coverage throughout the period was in the wrong name. Casino Rama was advised of the improprieties and it subsequently cancelled all dealings with Transtario.The applicants alleged that the integrity of the regulatory system must be protected and requested the Board to issue an Order for Transtario to cease the operations and award costs to all the applicants.

Respondent's Case: No evidence was tendered by Transtario. Transtario accepted that it had contravened the statutes for a small period of time but had since remedied the situation. Transtario alleged that at no time had it mislead the Board about the chain of events that led to its operating illegally. Transtario alleged it had gone through a crisis, but it was in good shape at the present time.

Decision: The Board noted that there was no doubt that Transtario had operated illegally in the past, but that there was no evidence that they were still operating illegally. The Board concluded that Transtario was currently providing a legal service and it was legally in control of its operations.

Transtario was ordered to stop any transportation services that caused these original contraventions and substantial costs were awarded to the applicants and the Board.

Respondent: **3635082 Canada Inc.**
o/a Max 2000
Toronto, Ontario

File: 45789-RE(2)

Applicant: Tourist Coach Line Inc.

Application: The allegations were that Max 2000 was operating in contravention of its operating licences.

Applicant's Case: The investigator's report outlining the contraventions was accepted by all parties, including the respondent.

Respondent's Case: The respondent readily admitted to operating in contravention of its operating licence but had since taken the necessary steps to ensure that it would not happen again. Max 2000 stated that at no time had it leased its licence to any person. The contraventions had taken place while the operation was being run in his absence. The company was properly insured to provide passenger transportation. Max 2000 denied the allegation that it had dumped waste into the sewer system of the Town of Vaughan.

Decision:

The fact that no representative of Max 2000 chose to testify was disappointing to the Board in that there were many questions left unanswered considering the severity of the situation. The Board had serious doubts as to whether this was just an innocent mistake on the part of Max 2000 considering the fact that the Board had already advised and warned Max 2000 in a previous hearing of its legal responsibilities. Max 2000, the Board stated, had made no effort whatsoever to contact the Board's offices to determine the legality of its operations and also pay the Board for monies owing for previous court costs. The Board reminded Max 2000 that the licence to transport passengers was a privilege that could be taken away. Max 2000's explanations with respect to the dumping of waste were far from satisfactory to the Board and the Board referred the matter to the municipality involved and the Ministry of Environment for their appropriation action.

The Board ordered that:

- Max 2000 cease its illegal operations immediately;
- its intra and extra-provincial operating licences be made temporary for one year ending July 2002;
- the licences could then be made permanent by application;
- at that time, an audit be conducted into the operations of Max 2000 to ensure that it has complied with the laws of the province;
- should the audit indicate that Max 2000 has operated in contravention of the statures, the licences may be suspended or cancelled; and
- costs were also assessed.

Applicant: **1290816 Ontario Inc.** **File: 45975**
o/a L & L Shuttle Service ("L & L")
Brantford, Ontario

Respondent: Sharp Bus Lines Limited ("Sharp")

Application: An intra-provincial application to operate chartered trips from points in the Counties of Brant and Norfolk and restricted to the use of Class "D" vehicles only.

Applicant's Case: Ten public witnesses testified in support of the application.

- Mohawk College ("Mohawk") arranges student transportation between Hamilton and Brantford. The quotes for the service by Sharp and another operator were not cost effective. It then used a taxi service and subsequently small shuttle buses of L & L when the taxi service could not accommodate the number of students requiring the service. There is a demand for 200 student trips per day. Mohawk was not aware of any other shuttle bus service in the area and it was very satisfied with L

& L's service which it felt was the only alternative.

- Sky Service Aviation Services required a ground service to transport special needs students and their escorts between Brantford airport and the W. Ross McDonald School for the Deaf on Fridays and Sundays. They use L & L's mini-coach for the service and were very satisfied with it. The vehicle suited its needs particularly with respect to the capability to store special equipment in its separate baggage compartment. Sharp had never called them to provide a similar service.

The balance of the public witnesses testified that:

- they needed L & L to transport small groups, including seniors to Pearson International Airport, theatre tours, wine tasting tours, sporting events, etc.;
- they were very satisfied with L & L's service;
- they preferred luxurious vehicles rather than school buses offered by the respondent; and
- L & L's rates were favourable compared to the competition.

In its testimony L & L stated that:

- it started as a taxi operation in 1991 and currently also owns three shuttle buses;
- it provides a service to customers in both taxis and the small buses;
- L & L had checked on licensing requirements in 1997 and was advised that de-regulation of the industry was imminent and assumed that it did not require any operating licence from the Board to provide the service;
- it operated for two years in this way until it was advised by the Board investigator that its operation was illegal and quickly made an application to the Board;
- it ceased operating for compensation and has been providing a free service pending the outcome of the application; and
- if successful in obtaining a licence it anticipates substantial growth by providing a service to the "niche market". It did not expect to expand into highway coaches and consequently its operations would have no economic impact on Sharp's business.

Respondent's Case:

Sharp testified that:

- it started in 1961 primarily as school bus operator;
- it owned, to date, 300 vehicles and had 400 employees;
- the charter business had been shrinking due to a reduction in student class trips and Asian and European tour groups and also from competition in the bus industry;
- it was not fully aware of L & L's operations but it was able to provide the service that L & L was applying for;
- it proposed to run a "seamless operation" between the City of

Brantford and Hamilton and in doing so would be able to take care of the needs of Mohawk College;

- it did not believe that there was a vast untapped market as it offered customers a choice of vehicles and met all their needs;
- as a result of the events of September 11, 2001 the charter market was in a turmoil and resulted in a lot of cancellations;
- it estimated that the business for September and October 2001 was 20% less than projected; and
- it feared that L & L would target its class "D" charter business which was a small part of its operation but a profitable part.

Decision:

As there was no public evidence from the County of Norfolk that part of the application was denied. The Board had to decide if the applicant had met the statutory test of proving public need and convenience and if the respondent had proven that granting the operating licence would have an economic impact on its operation.

The Board concluded that there was a demonstrated need for the proposed service though some needs of the public were greater than others.

Mohawk College, the primary witness, was very satisfied with L & L's service and so was Sky Service Aviation Service. Neither considered Sharp as an option. The public was not interested in a service involving a school bus, but rather wanted a luxury small bus. The Board concluded that collectively the public evidence could be the basis upon which a new business could be built if L & L implemented its market strategy. Based on its operations, the Board concluded that Sharp would only have the use of one vehicle to service Mohawk College which would be insufficient. To modify its current line run to met the needs of the students of Mohawk College would be impractical and would not be convenient no matter how the schedule was adjusted. The service required was a charter service dedicated to the client. The Board also concluded that the projected loss of half of 1% in its operations if the licence were to be granted was not significant. The Board also questioned why Sharp had not reacted to the needs of the students earlier than they did. The Board also questioned why all the other licensed carriers in the area had not opposed the application and could only assume that the application of L & L would not impact them economically. Similarly, the Board felt that granting the licence would not impact Sharp economically.

The Board concluded that the citizens of Brantford deserved this class of transportation as an alternative to the use of school buses.

The application was granted but limited to the use of 3 Class "D" vehicles each with a maximum seating capacity of 24 passengers.

Applicant: **Ronald Laplante ("Laplante")**
o/a Vive Le Canada Tours &
Shuttle Service
Windsor, Ontario

File: 46017
File: 46017-A

Respondent: Robert Q. Airbus Inc. ("Robert Q")

Applications: The intra-application was for chartered trips from Essex County and also a scheduled service between points in Essex County. The extra-provincial application was for chartered trips from Essex County and points in the U.S.A. and also a scheduled service between Windsor and Detroit Airport. The service would be restricted to Class "D" vehicles.

Applicant's Case: Laplante provided a year-round tour service for small groups but is busiest in the summer months when tourism is at its peak, especially from the U.S.A. The tourists are taken on tours around the Windsor area and also use a shuttle service to and from the Detroit airport.

Respondent's Case: Robert Q had been in business for twenty years and was ready, willing and able to provide the service applied for. Granting the applications would economically impact its operation. It provided the Board with its monthly summaries to indicate its fall in business and also stated that the September 11, 2001 tragedy in the U.S.A. has had an impact on all airline dependant businesses.

Decision: The Board stated that the businesses of the parties were entirely different, i.e. the applicant dealing with tours for tourists whereas Robert Q was dealing primarily with the airport travellers. Laplante's business was acknowledged by the local convention and tourist bureau as a much needed service for the tourists. Robert Q is not servicing this market. The Board also stated that the applicant's shuttle service was a very small part of its business and consequently the economic impact, if any, on Robert Q would, at the most, be minimal. The Board concluded that Robert Q had failed to meet its statutory obligations when it opposed the application, i.e. that granting the licences would have an economic impact on its operations.

The applications were granted as applied.

Applicant: **James R. Reid ("Reid")**
Gananoque, Ontario

File: 45955
File: 45955-A

Respondents:
1. R.A. Howard Bus Service Ltd. ("Howard")
2. Healey Transportation Limited ("Healey")
3. McCoy Travel Limited ("McCoy")

Applications:

These were intra and extra-provincial applications from points in the County of Frontenac and the United Counties of Leeds and Grenville and restricted to the use of Class "D" vehicles.

Based on amendments to the applications, Howard and Healey withdrew their opposition.

Applicant's Case:

Twelve public witnesses testified in support of the applications:

- the witnesses were primarily small businesses expressing a need for transportation for company functions or for entertaining clients/customers;
- the witnesses would use the services of Reid should he get the licences;
- most of the needs expressed were from Kingston, a few from Gananoque and some others had pick-ups along the way;
- the witnesses had not contacted any licensed carrier for their needs;
- needs were expressed to travel to hockey games in Ottawa, Toronto and Montreal;
- the witnesses preferred using a local operator rather than using the competition that were not local carriers;
- the witnesses wanted a choice of using a preferred local carrier and saw no need to go elsewhere; and
- Reid provided special handling for passengers and often donated its vehicles for charitable functions.

Reid testified that he has been in the limousine business since 1992 and had developed a successful taxi business in Gananoque. Studies were filed as evidence to support his claim that the new casino opening in Gananoque in 2002 would boost business in the Kingston/Gananoque area. The proposed theme park in Brockville would also increase business. Reid stated that his current taxi/limousine clients wanted him to obtain larger vehicles because there was a need for his "style of service."

Respondent's Case:

McCoy has been in business since 1994. In addition to other classes of vehicles, McCoy owned 5 mini-coaches. McCoy emphasized that the area he served did not need another carrier because he was currently handling the business. The economy was down; corporations were spending less on entertainment; school board activities had been curtailed; there were fewer out-of-town trips or sports team charters; competition with other licensed carriers had increased and September 11, 2001 has had a very negative effect on the transportation business. Because of the economy, customers were more price-sensitive. Licensing another carrier would put McCoy at risk and have an economic impact on its operations. McCoy was ready, willing and able to accept any new business as it currently had excess capacity.

Decision:

In its decision the Board took into consideration whether the applicant had met the statutory test of "public need and convenience" and if the respondent had proven to the Board that granting the licenses would have an economic impact on its operations. The Board emphasized that the test of public necessity and convenience is not "immutably fixed in some absolute terms" and that the Board could and did apply discretion in weighing the evidence of public witnesses.

The Board concluded that the public witnesses had not explored the possibility of choice, but instead preferred using the services of a local carrier. The Board failed to understand how a carrier from Gananoque was local but a carrier from Kingston, providing a service from Kingston, was not considered to be a local carrier. The witnesses were friends of Reid but, based on the evidence, the Board could not conclude that this would in turn mean an increase in business for Reid.

The Board also questioned why the applicant failed to bring witnesses from community groups that usually avail themselves of this type of service, i.e. Lions, Kinsmen, church groups, etc.

The applications from points in the United Counties of Leeds and Grenville were granted with some restrictions.

With respect to Frontenac, the applications were granted but limited to Class "D" limousine-type vehicles with a maximum seating capacity of ten passengers.

Respondents:

Lunatours International — **File: 46005-RE(1)**
Montreal, Quebec

Autobus Canus/Nhani Tours — **File: 46004-RE(1)**
Montreal, Quebec

Applicant:

Trentway-Wagar Inc. ("TWI")
Peterborough, Ontario

This application was filed pursuant to Section 11(3) of the *Public Vehicles Act* and alleged that the two respondents were providing a passenger transportation service between Toronto and Montreal without an operating licence.

The notices of hearing were sent by first-class mail and also hand-delivered to the respondents by an employee of the Societe de L'assurance automobile du Quebec. The notices also stated that should the parties to the proceedings not attend at the hearing, the Board would proceed in their absence.

Neither of the respondents chose to attend the hearing in

spite of the Board's efforts to contact them and even delay the starting time of the proceedings.

Applicant's Case:

An investigator for the applicant stated that:

- the investigator travelled on the vehicles of the respondents;
- the driver of one particular vehicle was having a difficult time keeping awake while driving, resulting in the investigator taking over the driving fearing for the safety of the passengers;
- the vehicles of the respondents were seized by the Quebec provincial authorities; and
- the vehicles utilized by the respondents were rented and there was no insurance coverage for any of the passengers.

Decision:

The Board expressed its serious concerns over the extent of illegal transportation, especially in the Toronto-Montreal corridor. Its concerns were primarily with respect to the safety of the vehicles involved, the quality of the drivers and the lack of insurance coverage. The Board was concerned over the lack of scrutiny of the illegal operators simply because they are unknown to the enforcement authorities. The illegal operators ignore the mandatory requirements that the legal operators are subject to. The vehicles of the illegal operators were not subject to safety audits, annual maintenance inspections, or maintenance inspections, and there were no driver background checks. Of serious concern to the Board was the lack of insurance.

Copies of the Board Order/Decision were forwarded to the Quebec authorities for their appropriate action. The Board's Order, if filed in the Ontario Court, could be a judgment of the Ontario Court and if the parties were to continue to operate illegally, they would be operating in contempt of a court order.

The Board thanked the applicant, Trentway-Wagar Inc. for their continued concern with respect to monitoring illegal operators.

The respondents were ordered to stop the services immediately and costs were assessed for the Board and the applicant.

Ontario

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2001

Table des matières

La Commission 4

Message du Président 5

Organigramme 7

Information financière pour l'année 2001 8

Demandes reçues 9

Demandes de permis spéciaux 10

Demandes reçues par région 11

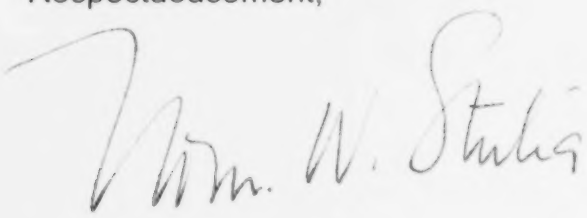
Résumés de décisions rendues 12

À: L'honorable James K. Bartleman
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2001.

Respectueusement,

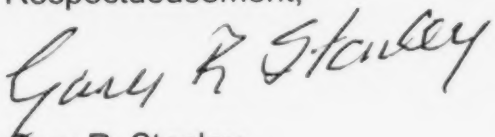


Norman W. Sterling
Ministre

À: L'honorable Norman W. Sterling, Ministre des transports

Monsieur: Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2001.

Respectueusement,



Gary R. Stanley
Président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 2001)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

Message du Président

Pendant l'année 2001 les activités de la Commission ont été centrées sur les deux types de demandes habituels: demandes pour des privilèges nouveaux ou additionnels et des demandes en vertu des articles 10 et 11 de *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Les demandes en vertu des articles 10 et 11 représentent des demandes afin suspendre ou annuler des permis de transport et des demandes traitant des opérations ou de la conduite d'exploitants de véhicules de transport en commun.

Le nombre de demandes afin d'obtenir des privilèges nouveaux ou additionnels impliquant le test traditionnel de nécessité et commodité publiques démontré à des audiences publiques a diminué durant les années précédentes du fait que ces dossiers n'ont pas reçu d'opposition ou ont été résolus suite à des audiences écrites.

Depuis les modifications à la législation en 1996, l'industrie du transport de passagers de l'Ontario s'auto-réglemente. Cela a eu pour résultant que tous les détenteurs de permis qui peuvent être impactés économiquement par les actions déloyales alléguées d'un exploitant peuvent porter leur cause devant la Commission. La Commission a reçu des demandes de ce type de la part de différents segments de l'industrie et qui alléguaient des contraventions aux permis existants ainsi que des allégations d'exploitation de véhicules de transport en commun sans avoir le permis nécessaire.

Le nombre de transporteurs ne détenant pas de permis opérant entre Toronto et Montréal préoccupe toujours la Commission, l'industrie et les autorités chargées de l'application de la loi. L'ampleur de l'industrie clandestine est peut-être immense, mais en travaillant ensemble la Commission et l'industrie tentent de réduire et/ou éliminer le problème.

Le désastre du 11 septembre 2001 a mis à jour les activités d'un nombre de transporteurs ne détenant pas de permis et qui opéraient entre les villes frontalières canadiennes et américaines. Plusieurs cas ont été et sont toujours rapportés. Suite à des audiences où des sanctions ont été imposées, ces transporteurs ne détenant pas de permis ont déposé des demandes de permis auprès de la Commission afin d'obtenir les permis nécessaires.

La Commission a opéré avec le même budget que par les trois années passées et a réussi à servir le public pour un montant bien en dessous du montant budgété. La Commission a pour pratique courante et but de

financer complètement le processus d'audience en recouvrant les coûts des parties participant aux audiences. La Commission opère en utilisant du personnel à temps partiel mais est quand même capable de donner un service au public qui est prompt et efficace.

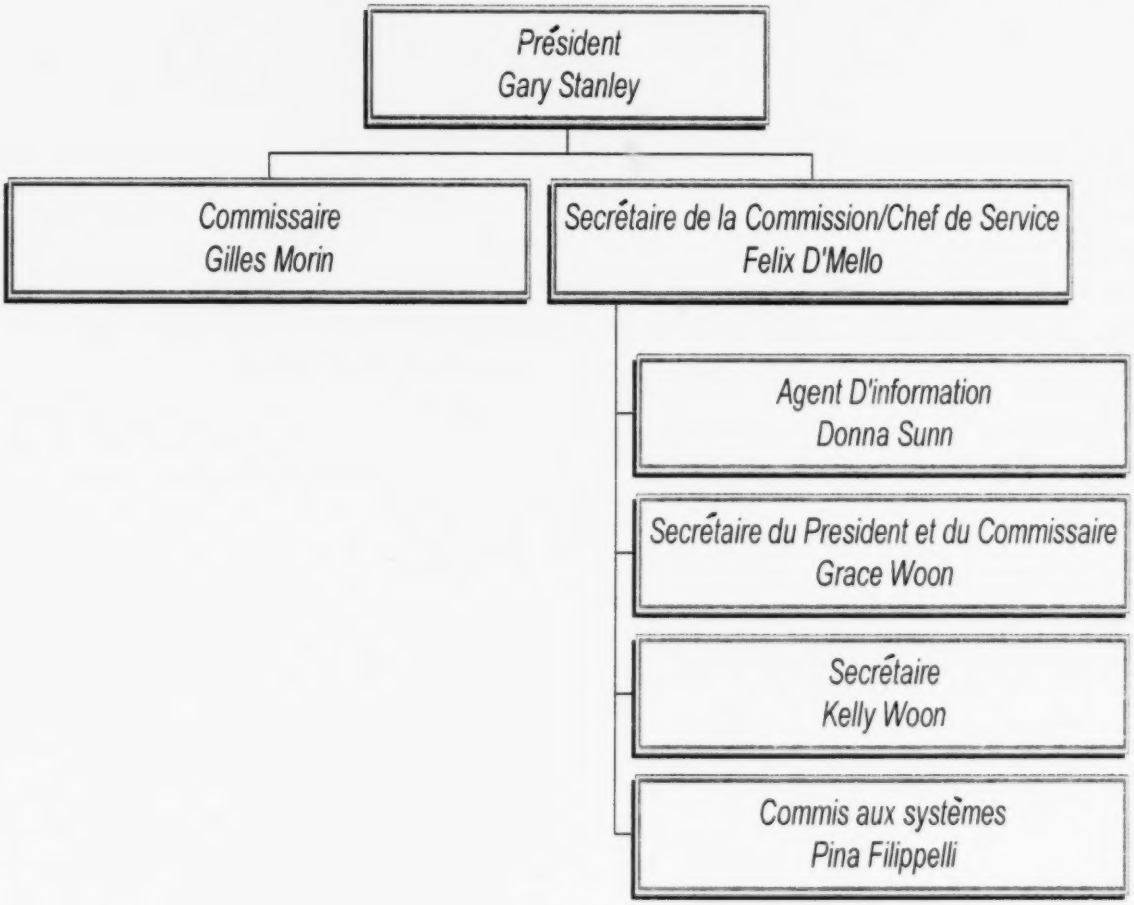
Au cours de l'année, des audiences publiques ont été tenues à travers la province d'une manière aussi expéditive que possible en tenant compte des délais établis par les règles de pratique. Les délais qui ont pris place étaient en dehors du contrôle de la Commission. Les décisions ont été rendues rapidement et les décisions écrites ont été publiées dans les deux semaines de la date de l'audience.

Le nouveau site web de la Commission, www.ohtb.gov.on.ca, a été introduit en 2001 et s'est avéré un actif majeur pour les utilisateurs du système du fait que toutes les politiques de la Commission, la législation et les formulaires sont maintenant disponibles en ligne. De l'information relativement aux fournisseurs de services aux diverses communautés de la province est aussi disponible au public en général. Le site est mis à jour régulièrement afin d'ajouter l'information la plus récente de la Commission et est utilisé en 2002 afin de fournir de l'information aux transporteurs des autres juridictions relativement à la Journée de la Jeunesse qui s'est tenue en juillet 2002.

Je m'attends à ce que le même nombre et le même type d'audiences continue. La Commission continuera ses efforts et à travailler avec les autres départements du ministère, avec les membres de l'industrie et les autorités chargées de la mise en application de la loi afin d'assurer que les exploitants de véhicules de transport en commun opèrent légalement et fournissent un système de transport qui bénéficiera au public.

Gary R. Stanley
Président

Organigramme
(au 31 décembre 2001)



INFORMATION FINANCIÈRE - 2001

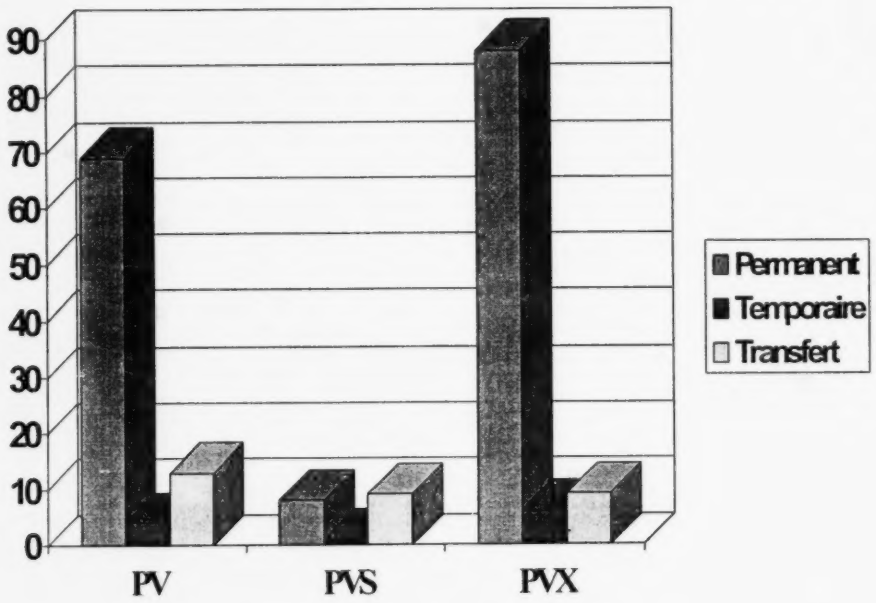
Revenus

Frais de dépôt de demandes	66,955$
Frais d'audience imposés	57,477
Frais de dépôt et d'oppositions	26,400
Demandes de permis spéciaux	7,140
Échange sur argent américain	5,840
Divers	400
Revenus totaux	**164,212$**

Dépenses

Salaires et avantages sociaux	380,229$
Transport et communications	7,552
Équipement et fournitures	44,428
Dépenses totales	**472,209$**

Demandes Reçues

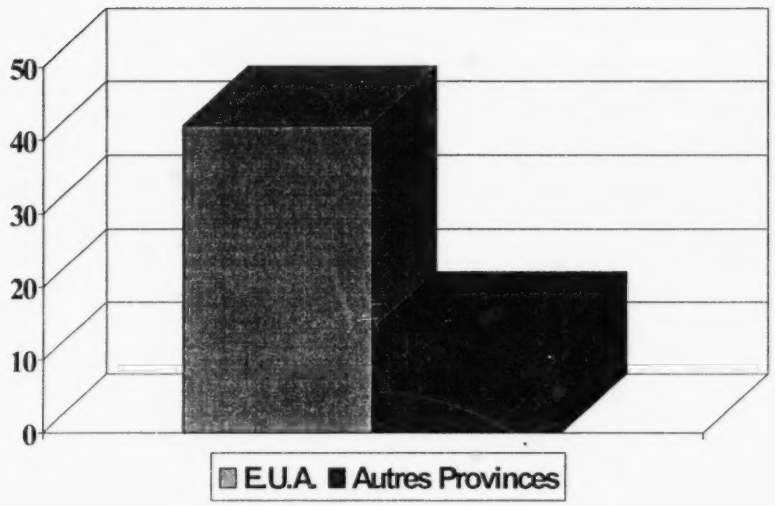


Type/Classe	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	69	8	88	165
Temporaire	4	1	6	11
Transfert	13	9	9	31
TOTAL	86	18	103	207

Legende:

PV	Demandes de permis de transport de passagers (Entreprise Intra-Provinciale)
PVS	Demandes de permis de transport scolaire (Entreprise Intra-Provinciale)
PVX	Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (Entreprise Extra-Provinciale)

Permis Spéciaux



JURIDICTION DES DEMANDEURS

E.U.A.	42
Autres Provinces	14
TOTAL	**56**

Demandes reçues par région

Extérieur de l'Ontario	**35**
Alberta	5
Québec	14
É.U.A.	16

Frontières régionales ontariennes

Région du Centre	**84**
Toronto	45
Halton	4
Hamilton-Wentworth	2
Niagara	3
Peel	12
York	17
Durham	1

Région du Nord	**20**
Manitoulin	5
Cochrane	2
Nippissing	1
Sudbury	10
Parry Sound	1
Timiskaming	1

Région du Nord-Ouest	**5**
Rainy River	4
Thunder Bay	1

E.U.A. 16

Région du Sud-Ouest	**40**
Brant	3
Middlesex	6
Simcoe	9
Waterloo	1
Haldimand – Norfolk	2
Grey	1
Essex	12
Wellington	4
Lambton	2

Région de l'Est	**23**
Lennox and Addington	2
Hastings	2
Ottawa-Carleton	8
Renfrew	1
Stormont, Dundas & Glengarry	2
Leeds & Grenville	8

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention arrête.

Tokmakjian Limited **Dossier: 37267-RE(2)**
o/a Can-Ar Coach
Concord, Ontario

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis		
Plaignantes	1. 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree		
	2. Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)		
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service		
Frais à être payés:		À la Commission	1,150$
		À Trentway	500$

Toronto Niagara Falls Five Star Tours Inc. **Dossier: 45935-RE(1)**
Scarborough, Ontario

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis		
Plaignante:	1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree		
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service		
Frais à être payés:		À la Commission	400$

Tourist Coach Line Inc. **Dossier: 45025-RE(1)**
Toronto, Ontario

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis		
Plaignante:	Can-Am Express Inc.		
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service		
Frais à être payés:		À la Commission	400$

Transit Windsor **Dossier: 05632-RE(1)**
Windsor, Ontario

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis		
Plaignante:	C.A. Bailey Limited (« Bailey »)		
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service		
Frais à être payés:		À la Commission	2,170$
		À Bailey	200$

Transtario Coach Inc. & Al.
Toronto, Ontario

Dossier: 45928

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis
Plaignantes:
1. Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)
2. P.W. Transportation Ltd.
3. Tokmakjian Ltd. (« Can-Ar »)
4. Transtario Bus Lines Inc.

Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:

À la Commission	3,200$
À Trentway	3,000$
À Can-Ar	2,000$

Joe Foley Bus Lines (Madoc) Ltd.
Madoc, Ontario

Dossier: 35993-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis
Plaignantes:
1. Franklin Coach Lines Ltd. (« Franklin »)
2. Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)

Décision: Demande abandonnée
Frais à être payés:

À la Commission par Franklin et Trentway	500$

G.W.X2 Transportation Ltd.
Peterborough, Ontario

Dossier: 45921-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis
Plaignante: Century Airline Services Inc. (« Century »)
Décision: Demande abandonnée
Frais à être payés:

À la Commission par Century	400$

Ronald Laplante
Windsor, Ontario

Dossier: 46009-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis
Plaignante: Your Choice Shuttle Service
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:

À la Commission	300$

Hatam Mostafa
Montréal, Québec

Dossier: 45905-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis
Plaignante: Trentway-Wagar Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:

À la Commission	500$

Michael Rossignol **Dossier: 45906-RE(1)**
Ottawa, Ontario

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis	
Plaignant:	1209979 Ontario Inc. o/a Casino Shuttle Service	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
Frais à être payés:	À la Commission	600$

Autobus Fleur de Lys 1989 Inc. **Dossier: 45896-RE(1)**
St-Nicholas, Québec

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis	
Plaignante:	1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
Frais à être payés:	À la Commission	900$

John E. Brauneisen **Dossier: 45918-RE(1)**
Kemptville, Ontario

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis	
Plaignant:	Fred Ford	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
Frais à être payés:	À la Commission	200$

Brymac Coach Service Inc. **Dossier: 45985-RE(1)**
Toronto, Ontario

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis	
Plaignante:	1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
Frais à être payés:	À la Commission	1,150$

1203531 Ontario Limited **Dossier: 46011-RE(1)**
o/a Universe Tours
Toronto, Ontario

Plainte:	Organiser un service de transport en utilisant un exploitant non-détenteur de permis
Plaignantes:	1. Trentway-Wagar Inc. 2. Greyhound Canada Transportation Corp. 3. Tourist Coach Line Inc.
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:	Aucun

Can-Am Express Inc.
Toronto, Ontario

Dossier: 45945-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis
Plaignantes: 1. Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)
2. Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)
3. Transit Coach Line Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:

À la Commission	400$
À Trentway	500$
À Greyhound	500$

3635082 Canada Inc.
o/a Max 2000
Scarborough, Ontario

Dossier: 45789-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis
Plaignante: Tourist Coach Line Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service - licence rendue temporaire pour une période d'un an
Frais à être payés:

À la Commission	1,750$

465491 Ontario Limited
Hastings, Ontario

Dossier: 45785-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis
Plaignante: Manuel Pereira
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:

À la Commission	500$
À Manuel Pereira	500$

Anbel Bus Lines Inc.
Concord, Ontario

Dossier: 45897-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis
Plaignante: 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:

À la Commission	600$

Autobus Camus/Nhani Tours
Montréal, Québec

Dossier: 46004-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis
Plaignant: Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:

À la Commission	1,360.53$
À Trentway	6,185.37$

Lunatours International **Dossier: 46005-RE(1)**
Montréal, Québec

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis		
Plaignante:	Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)		
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service		
Frais à être payés:		À la Commission	1,360.53$
		À Trentway	7,622.34$

1046435 Ontario Limited **Dossier: 45912-RE(1)**
Scarborough, Ontario

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis		
Plaignante:	Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)		
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service		
Frais à être payés:		À la Commission	1,150$
		À Trentway	500$

1290816 Ontario Inc. **Dossier: 45975-RE(1)**
Brantford, Ontario

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis		
Plaignantes:	1. Laidlaw Transit Ltd. (« Laidlaw »)		
	2. Sharp Bus Lines Limited (« Sharp »)		
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.		
Frais à être payés:		À la Commission	1,450$
		À Laidlaw	250$
		À Sharp	250$

1362260 Ontario Limited **Dossier: 45940-RE(1)**
Leamington, Ontario

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis		
Plaignante:	C.A. Bailey Limited		
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service		
Frais à être payés:		À la Commission	1,500$

1407476 Ontario Limited **Dossier: 45904-RE(1)**
Toronto, Ontario

Plainte:	Exploitation sans le permis requis		
Plaignantes:	1. 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree		
	2. Trentway-Wagar Inc.		
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service		
Frais à être payés:		À la Commission	600$

3094-8855 Québec Inc.
Sainte-Foy, Québec

Dossier: 45369-RE(3)

Plainte:	Exploitation en contravention des termes de son permis
Plaignantes:	1. Trentway-Wagar Inc. (« Trentway ») 2. 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:	À la Commission 1,035$ À Trentway 2,500$ À Peachtree 400$

Wingo Travel (Ontario) Inc.
Scarborough, Ontario

Dossier: 45903-RE(1)

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis
Plaignante:	1. 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree 2. Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:	À la Commission 500$ À Trentway 500$

Windsor Casino Limited
Windsor, Ontario

Dossier: 45987-RE(1)

Plainte:	Organiser un service de transport en utilisant un exploitant non-détenteur de permis
Plaignante:	C.A. Bailey Limited (« Bailey »)
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:	À la Commission 1,535$ À Bailey 200$

Jack and Sherry Trefry
Leamington, Ontario

Dossier: 45911-RE(1)

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis
Plaignante:	C.A. Bailey Limited
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:	À la Commission 1,500$

Résumé de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2001 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Service sur horaire: **Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.**

Service nolisé: **Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.**

Demanderesse: **Ontario Northland Transportation Commission ("ONTC")**
North Bay, Ontario

Dossier: 15099-13A

Opposante: Walsh Transportation Ltd. ("Walsh")

Demande: La demande a été présentée afin de permettre le transport sur horaire de passagers entre:
(a) Timmins et l'aéroport international Pearson; et
(b) Sudbury et l'aéroport international Pearson ("AIP").

En vertu de ce privilège le demandeur pourrait aussi desservir les municipalités intermédiaires en route.

Preuve de la demanderesse:

Au début de l'audience, la demanderesse a avisé la Commission qu'elle dessert déjà l'AIP via le centre commercial Yorkdale à Toronto et en connectant avec le service de Go Transit. Si la demande était accordée la demanderesse pourrait donner un service direct.

Au support de sa demande, ONTC a présenté trois témoins corporatifs et 29 témoins provenant du public. ONTC a indiqué que dans son système de 25 à 30% de sièges étaient inoccupés et qu'on lui demandait d'améliorer le service. Le service, s'il était accordé, ne serait pas en tant que tel un service aéroportuaire mais seulement un arrêt supplémentaire sur son service sur horaire. Conséquemment, le nouveau service n'aurait pas d'impact économique sur Walsh qui fournit principalement un service aéroportuaire entre North Bay et l'AIP. L'élimination de l'arrêt au centre commercial Yorkdale va améliorer le service et est donc très important pour les quelques 400-500 passagers du nord de l'Ontario qui effectuaient un transfert à cet endroit. ONTC a déclaré que la durée du voyage serait raccourcie, les véhicules auraient des toilettes et trois compartiments à bagages et que les tarifs seraient comparables à ceux de Walsh. ONTC a

aussi déclaré que les services en provenance du nord n'iraient pas tous à l'AIP et que cela dépendrait du volume de passagers. Il était de leur intention de publiciser le service continuellement afin d'encourager les propriétaires d'automobiles à utiliser le service d'autobus. Il voulait aussi publiciser le caractère intermodal du nouveau service i.e. un service en direction de l'AIP et de la Station de métro Union pour les connections aériennes et ferroviaires.

La preuve des témoins en provenance du public peut être résumée ainsi:

- Le service proposé par l'ONTC était le seul lien direct avec l'AIP à cause des coupures sérieuses dans les services aériens;
- Le service serait sans embarras et plus rapide;
- Il existait une incertitude relativement au nombre de passagers ou groupes voyageant à partir de l'AIP en direction du nord de l'Ontario;
- Le service proposé était une option viable pour amener des touristes; et
- Les tarifs bas du service d'autobus et le service direct serait une option attirante. On a exprimé le sentiment que les gens du nord méritent ce type de service.

Preuve de l'opposante:

Depuis 28 ans Walsh organise des tours. La compagnie exploite 5 types de service: transport en commun, des voyages nolisés utilisant des autobus de catégorie "D", transport d'écoliers pour le compte de quatre commissions scolaires, un service aéroportuaire Northern Airport Service et le service de limousine Coopers. Walsh s'est dit sérieusement préoccupé par l'impact économique que la demande, si elle était accordée, aurait sur son service aéroportuaire.

Walsh a témoigné:

- La compagnie a reçu très peu de plaintes de la part du public au sujet de son service, du niveau de confort ou du manque de toilettes et a répondu immédiatement à ces plaintes;
- Walsh exploite un service entre North Bay et l'AIP sur réservation et offre aussi un service à la maison à un coût additionnel. Le voyage prend habituellement quatre heures;
- Walsh a en place des programmes de sécurité, une stratégie marketing, un site web pour promouvoir sa compagnie, une politique de remplacement des équipements et a développé des relations avec vingt agences de voyages afin de promouvoir son entreprise;
- Walsh exploite son équipement à 36% de sa capacité et ne peut se permettre de perdre un seul client;
- En utilisant ses états financiers actuels, Walsh a souligné à la Commission l'impact économique qu'une perte de passagers aurait si les pertes étaient de 10%, 20% ou 30%;
- Walsh s'est dit prêt à connecter à North Bay avec les autobus de l'ONTC afin d'offrir un service direct;

- Walsh dessert très peu de passagers au nord de North Bay;
- Une agence de voyages de North Bay a eu plus de 1000 réservations avec le service aéroportuaire Northern Airport Service et a eu très peu de plaintes au sujet du service offert; et
- Un représentant de l'Association du transport terrestre aéroportuaire (ATTA) de l'AIP a indiqué que 60 à 75 pour cent des voyageurs allant à l'AIP étaient des gens d'affaires et le reste était des vacanciers. L'utilisation du transport aéroportuaire pour fins d'affaires diminue et l'utilisation des vacanciers augmente plus on s'éloigne de Toronto et il serait difficile de sortir les gens de leurs automobiles et leur faire utiliser les autobus. ATTA a une politique de ne pas admettre deux membres compétiteurs du fait que cela amène une guerre des prix, une réduction des revenus et par la suite une période de recouvrement.

Walsh a demandé à la Commission d'examiner:

(a) Y a-t-il un besoin pour le service?
(b) Quelles seront les effets sur son service aéroportuaire Northern Airport Service? Est-ce que cela aura pour effet de le mettre en faillite?
(c) Est-ce que le service proposé par l'ONTC est viable?

Décision:

La demande pour le service entre Sudbury et Toronto a été accordée du fait qu'elle n'a pas reçu d'opposition.

Relativement à la deuxième partie de la demande, la Commission a conclu de la manière suivante:

Besoin du public - Y avait-il un besoin réel, une demande? La Commission a conclu qu'il n'y avait aucune indication de l'étendue de cette demande ou des volumes prévus.

Suffisance du service existant - La demanderesse et l'opposante exploitent leur équipement d'une manière réduite et conséquemment le service existant est suffisant.

Niveau de compétition - À cause du niveau bas de passagers, la Commission a conclu que toute compétition directe aurait pour effet d'éroder un niveau de passagers déjà bas et conséquemment créerait plus de problèmes pour le public.

Choix des modes de transport - Il y a un service aérien, le service de l'ONTC, le service aéroportuaire Northern Airport Service et le service de limousine Coopers et le public ne les a pas utilisés.

Commodité publique - Éliminer l'arrêt au centre commercial Yorkdale serait commode pour le public. Cependant, les départs d'avions se font à des heures déterminées. La nécessité pour le public de passer une nuit dans un hôtel d'aéroport ne sera jamais entièrement

éliminée quand il s'agit de connecter avec un transporteur par autobus. Cette situation sera toujours présente.

Caractère unique du service proposé - La Commission s'est dit préoccupée par sa viabilité et a le sentiment que les projections financières, l'analyse du marché et l'étude de faisabilité étaient faibles et que le niveau anticipé de passagers a été surestimé.

L'aptitude de la demanderesse - La Commission a conclu que l'ONTC est un transporteur sécuritaire et qu'elle survivra le futur peu importe les changements proposés à ses opérations.

Impact sur les transporteurs existants - Ceci est difficile à évaluer pour la Commission. Cependant, la Commission croit vraiment qu'il y aura un impact financier sur l'opposante.

La Commission conclut que:

- Le plan d'affaires de l'ONTC avait des faiblesses;
- Il y avait un manque d'information relativement au nombre de passagers à partir de différents points en route;
- L'ONTC devrait s'efforcer d'augmenter ses services sur horaire et nolisés présents et connecter avec d'autres transporteurs afin d'offrir un service direct; cependant
- La Commission a accordé la demande mais a exclu le transport de passagers ayant pour origine or se dirigeant vers des points entre North Bay et Toronto. Le permis desservira les passagers voyageant en direction ou en provenance de l"AIP et qui ont pour origine ou destination des points au nord de North Bay et il n'y aura pas d'impact économique sur les opérations de Northern Air Service.

Défenderesse: **3094-8855 Québec Inc. ("Québus")** **Dossier: 40369-RE(1)**
Sainte-Foy, Québec

Requérantes: 1. Trentway-Wagar Inc.
2. 1276252 Ontario Inc. o/a Peachtree (« Peachtree »)

Requête: La requête a été présentée afin d'obtenir la suspension, l'annulation ou l'imposition de conditions au permis détenu par la défenderesse pour avoir contrevenu à la loi et à ses permis.

Preuve des requérantes: La preuve présentée se rapporte aux contrats de transport passés par la défenderesse pour lesquels la défenderesse ne détenait pas les permis nécessaires. On a indiqué que la défenderesse a passé ces contrats directement avec une agence de voyages et qu'il n'y avait pas d'intermédiaires. Aucun effort n'a été fait afin de contacter un transporteur détenteur de permis. Les requérantes ont demandé la suspension ou l'annulation du permis de Québus.

Preuve de la défenderesse: Québus est en affaires depuis 1982 principalement au service de touristes européens de France et du Brésil (80-90%). La

compagnie a par le passé été négligente dans ses opérations mais maintenant elle a développé de nouvelles politiques afin d'obéir à la loi. Québus a indiqué que des sanctions prises contre son permis auraient des conséquences sérieuses à cause du service offert à ses clients français et brésiliens. Québus a indiqué que la différence entre la législation québécoise et la législation ontarienne a causé de la confusion qui a mené aux infractions. Québus a allégué que les voyages en question ont été faits en période de haute saison et qu'il s'agissait d'infractions apparentes plutôt qu'intentionnelles. Québus a pensé qu'une ordonnance d'arrêter le service avec imposition de frais serait plus appropriée.

Décision:

La Commission avait quatre choix:

1. Émettre une ordonnance de mettre fin aux opérations illégales;
2. Rendre temporaire le permis détenu;
3. Suspendre le permis détenu; ou
4. Annuler le permis détenu.

La Commission a déclaré que nous étions en présence principalement de trois infractions et qu'il ne s'agissait pas d'une violation flagrante de la loi. La Commission s'est dite sérieusement préoccupée par le manque de contrôle administratif de Québus. La Commission a dit que Québus aurait dû faire les efforts nécessaires afin de se familiariser avec la législation de l'Ontario et de contacter le Secrétaire de la Commission en cas de doute. La Commission a ordonné que les opérations illégales cessent immédiatement et a imposé des frais à être payés à la Commission et aux requérantes.

Demanderesse:

Joe Foley Bus Lines (Madoc) Ltd. ("Foley")
Madoc, Ontario

Dossiers: 35993-O/P

Opposantes:

1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
2. Franklin Coach Lines Ld. ("Franklin")
3. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")

Demandes:

Les demandes si accordées permettront le transport de passagers intra et extra-provincial nolisé à partir de divers lieux situés dans les comtés de Hastings, de Prince Édouard, Lennox et Addington, Renfrew, Haliburton et Northumberland et le canton de Nipissing.

Greyhound a retiré son opposition avant le début de l'audience.

Preuve de la demanderesse:

Vingt-quatre témoins du public ont témoigné au support desdemandes et leurs témoignages peuvent se résumer de la manière suivante:

- Le service présentement donné par Foley est exemplaire, spécialisé et commode;
- Ils avaient besoin de service additionnel à partir des lieux qui ne sont pas desservis par le service local afin d'aller aux casinos, à des spectacles, à des parties de baseball etc.;
- Ils ne voulaient pas se rendre en voiture à un lieu d'embarquement et laisser leurs voitures sans surveillance. Ils voulaient un lieu d'embarquement local et voulaient que Foley ait le permis nécessaire pour le faire;
- Les taux des opposantes étaient souvent trop élevés; et
- Le club de hockey local préférait utiliser les services de Foley au lieu des ceux des opposantes et ne voulait pas changer de transporteur même s'il y avait une différence de prix qui leur était favorable.

Foley a commencé comme exploitant d'autobus scolaires en 1961. Il s'agit d'une entreprise familiale et en 1993 a commencé à offrir des services d'autobus en achetant un privilège de service sur horaire. Foley a aussi organisé des tours en direction de diverses destinations. Le but de la demande déposée par Foley était d'offrir des services de transport dans une région que la compagnie desservait déjà partiellement. Foley avait l'intention de publiciser de manière extensive ses services en utilisant la radio, les journaux, les Pages Jaunes etc. Foley ne croyait pas que les opposantes subiraient un impact économique du fait qu'elles ne desservent pas la région couverte par la demande et que les clients desservis par le service seraient des nouveaux clients.

Preuve des opposantes: Franklin est un exploitant d'autobus scolaires et d'autobus de d'autres catégories. Franklin fait de la publicité dans les journaux, des brochures et dans les Pages Jaunes. À cause du fait qu'il n'opère pas à pleine capacité Franklin a dû annuler des commandes d'autobus et a réduit sa flotte. Franklin était d'opinion que le haut dollar américain, la réduction des voyages aux États-Unis, la diminution des voyages scolaires et l'augmentation de la compétition étaient les causes du déclin des affaires. Franklin a desservi les témoins du public qui ont témoigné et à quelques reprises Franklin n'a pu donner le service aux tarifs demandés. Généralement le public était satisfait du service donné par Franklin. Franklin s'est dit préoccupé par le fait que Foley pourrait avoir un impact sur sa clientèle de Kingston, pourrait servir des secteurs ouverts qu'il dessert présentement et que cela causerait un déclin additionnel dans l'utilisation de son équipement. Franklin a fourni à la Commission des données sur ses revenus de voyages nolisés dans les secteurs que Franklin a desservi l'année dernière. Trentway a témoigné que ses revenus ont diminué et que les tarifs chargés par l'industrie étaient en déclin de manière importante. Trentway a passé plusieurs appels afin de vendre ses services mais il n'est pas possible physiquement d'appeler tout le monde. Trentway a indiqué que le haut dollar américain, la compétition et le déclin dans le tourisme constituaient les raisons du déclin dans les affaires. Trentway ne pouvait pas compétitionner avec les tarifs chargés par Foley. La stratégie marketing de Foley de prendre des passagers à

des points centraux serait au détriment de Trentway et si la demande était accordée cela placerait Foley juste sur le pas de la porte du marché qu'est Kingston.

Décision:

Du fait que les comtés de Renfrew, Haliburton et Lennox et Addington et le canton de Nipissing n'étaient pas desservis par les opposantes, ces portions des demandes ont été accordées.

La Commission a considéré les facteurs suivants quand elle a pris sa décision sur la balance des demandes:

- l'impact économique sur les transporteurs existants;
- l'aptitude de la demanderesse;
- les besoins du public;
- la commodité du public; et
- la qualité et la suffisance du service existant.

L'impact économique – La Commission a conclu qu'aucune des opposantes a fait la preuve d'un impact économique sur leurs opérations si les demandes étaient accordées. L'impact économique était vague sans aucune répartition monétaire et la Commission ne pouvait que conclure que l'impact ne serait pas significatif, s'il y en avait un.

L'aptitude de la demanderesse – La Commission s'est dite impressionnée par les efforts de Foley d'augmenter son commerce du petit exploitant d'autobus scolaires en transporteur de sa taille actuelle, la satisfaction de ses clients et de créer des opportunités pour son commerce.

Le besoin et la commodité du public – La preuve du public est provenue des clients existants de Foley qui n'ont pas vraiment utilisé les services des opposantes et qui voulaient obtenir des points d'embarquement en route au lieu de se rendre à des endroits d'embarquement en automobile. De cette façon ils pourraient former des groupes plus gros et utiliser les services de Foley.

La suffisance et la qualité du service existant – Aucune des opposantes n'avait le privilège de transport pour servir trois des comtés demandés. Relativement au reste des demandes, les opposantes ne peuvent desservir que partiellement ces territoires. Franklin semblait satisfait du statu quo et ne cherchait activement à obtenir de nouveaux marchés. Pour ce qui est de Trentway la Commission a conclu que Trentway n'était pas très active sur ce territoire sauf en ce qui concerne quelques routes de transport scolaire.

La Commission a conclu qu'une large portion du territoire demandé n'était pas desservie et qu'il y avait un support très important de la part du public dans le corridor 401 pour les services de Foley.

Les demandes ont été accordées.

Défenderesse: **465491 Ontario Limited** **Dossier: 45785-RE(2)**
o/a Norwood Limousine and Taxi Service
("Norwood")

Requérant: Manuel Pereira o/a Ontario Coachway ("Coachway")

Preuve du requérant: Coachway a allégué que Norwood a transporté deux individus jusqu'à l'aéroport international Pearson et leur a chargé un tarif individuel et que Norwood exploitait un véhicule de transport en commun sans détenir le permis requis. Les individus ont été embarqués dans des municipalités différentes, Norwood leur a donné des reçus individuels, ils ont fait des réservations séparées et ont payé leurs passages séparément tout cela alors qu'ils ont voyagé dans le même véhicule.

Preuve de la défenderesse: Norwood a indiqué qu'il essayait de rencontrer les exigences des lois de la province et qu'en fait il avait vendu son véhicule le plus gros. Norwood a assumé que les deux passagers en question étaient apparentés et qu'ils payaient le voyage collectivement. Norwood exploitait fréquemment un service de taxi et un service aéroportuaire et était destiné à Toronto et à l'aéroport international Pearson. À cause de la crainte d'opposition à sa demande, il était réticent à faire une demande de permis auprès de la Commission.

Décision: Du fait que Norwood s'était déjà retrouvé devant la Commission dans une cause similaire, la Commission s'est dite préoccupée de l'attitude de Norwood de passer outre à la loi, spécifiquement relativement au respect des exigences de sécurité et d'entrée dans l'industrie, les heures de travail etc. La Commission doute de la crédibilité de Norwood et ne croit pas son témoignage. La Commission a rappelé à Norwood les lois visant à protéger le public voyageur relativement à des véhicules non sécuritaires, des conducteurs mal formés et non sécuritaires, le manque de couverture d'assurance suffisante etc.
La Commission a ordonné à Norwood d'arrêter le service immédiatement et des frais ont été imposés à être payés à la Commission et au requérant.

Suite à la décision de la Commission, les plaques de Norwood ont été saisies par le Ministère des transports pour ne pas avoir respecté l'ordonnance de la Commission.

Demanderesse: **Canada Ducks Inc. ("Ducks")** **Dossier: 45939**
Ottawa, Ontario

Opposantes:
1. Voyageur Corp. ("Voyageur")
2. Greyhound Canada transportation Corp. ("Greyhound")
3. Amphibus Lady Dive Inc. ("Amphibus")

Demande:

Ducks a déposé une demande afin d'offrir un service de transport de passagers par véhicule amphibie (opérant sur la terre et sur l'eau) entre Ottawa et Hull (la portion sur la route seulement). Le permis de transport demandé serait en vigueur entre avril et octobre seulement.

Preuve du demandeur:

Ducks exploite une compagnie offrant des tours autour d'Ottawa et Hull permettant l'embarquement et le débarquement à divers points d'intérêt touristique incluant les hôtels. Le service est donné à tous les jours de l'année et compétitionne vivement avec les autres exploitants. Le commerce de Ducks a augmenté à tous les ans en utilisant un plan marketing agressif. Ducks était spécifiquement intéressé à un véhicule DUKW, un véhicule amphibien utilisé pendant la deuxième guerre mondiale. Les véhicules historiques seraient modifiés afin d'être conformes à la loi et seraient aussi modifiés afin de rencontrer les besoins des passagers. L'itinéraire se ferait sous la supervision de guides touristiques et la balade serait éducationnelle et plairait aux enfants. Ducks a admis que le service proposé serait en compétition directe avec Amphibus. Ducks a aussi souligné que si le permis était accordé le service ne commencerait que lorsque le véhicule aura reçu l'approbation de Transports Canada. Ducks a avisé que ses projections de marché étaient réalistes et étaient basées sur les statistiques touristiques du gouvernement ainsi que sur ses compétences en marketing.

Quinze personnes du public ont témoigné au support de la demande et leurs témoignages peuvent être résumés de la manière suivante:

- La plupart des individus étaient activement impliqués dans l'industrie du tourisme i.e. des hôtels, des planificateurs d'évènements, des directeurs de marketing, l'ancien président de la Commission de la capitale d'Ottawa, le directeur d'un festival, un propriétaire de magasin de souvenirs;
- Les témoins ont parlé d'offrir un choix aux touristes conjointement avec l'approche marketing créatrice et dynamique de Ducks et sa proposition d'impliquer toute l'industrie touristique dans le service proposé;
- La proposition visait spécifiquement à rencontrer les besoins de l'industrie touristique;
- La proposition voulait encourager les touristes à demeurer plus longtemps dans la région d'Ottawa ce qui aurait pour effet d'augmenter l'argent dépensé et bénéficierait à l'économie;
- La proposition attirerait plus les touristes et aurait pour effet de convertir les personnes assistant à des conventions en touristes.

Preuve de l'opposante:

Amphibus a déclaré que:

- La compagnie n'a pas encore payé de dividendes à ses actionnaires et l'entrée de Ducks sur le marché aurait un impact direct sur ses revenus;
- La compagnie opère deux véhicules et a graduellement augmenté le nombre de passagers qu'elle transporte;
- Il est impossible de croire que, selon Ducks, le marché augmentera de $300,000 dans sa première année d'exploitation;

- Amphibus devra mettre à pied ses employés si Ducks obtenait un permis;
- Amphibus a aussi publicisé ses services de manière extensive;
- Le tourisme n'amène pas nécessairement des passagers du fait que quelquefois les affaires étaient lentes et qu'il fallait tenir compte des annulations.

Greyhound et Voyageur ont déclaré que:

- Elles offrent des tours dans la région d'Ottawa;

- Elles ont subi des pertes en 1999 et 2000;
- Ces pertes pouvaient être attribuées à la compétition causée par l'exploitant d'autobus amphibie;
- Un compétiteur additionnel aurait pour effet de diluer encore plus leurs revenus ayant pour résultat net qu'une ou plusieurs compagnies ne survivraient pas.

Décision:

La Commission a conclu de la manière suivante:

- La demande présentée à la Commission était différente des autres demandes du fait que le véhicule couvert par la demande pouvait voyager sur la terre et l'eau;
- La demande visait des passagers qui demeuraient une courte période de temps pendant une saison d'opérations limitée;
- Les touristes ne pouvaient pas supporter la demande du fait qu'ils n'étaient pas disponibles mais les 15 témoins du public étaient plus que capables de parler pour eux;
- Les emplois occupés par les témoins dépendaient du tourisme et des conventions – ils connaissent mieux l'industrie i.e. choix des modes de transport, l'importance du système hydrographique pour la communauté d'Ottawa, plus de points d'intérêts etc.
- La Commission s'est dite impressionnée par le haut niveau de service que Ducks donnait présentement et son approche marketing créatrice;
- En se basant sur le test de commodité et nécessité publiques, la Commission a conclu qu'accorder la demande ne serait pas contraire à l'intérêt public et en fait qu'il y avait un besoin public pour le service;
- Vu que le service donné par Voyageur et par Greyhound était strictement terrestre, le nouveau service n'aurait pas d'impact si la demande était accordée;
- En se basant sur la preuve, la Commission ne pouvait pas déterminer l'impact que le nouveau service aurait sur Amphibus;
- La Commission n'était pas d'opinion que réglementation signifiait protection et qu'elle accordait régulièrement des permis additionnels si le test de commodité et nécessité publiques était établi.

La demande a été accordée.

Défenderesse: **Transtario Coach Inc. et al. ("Transtario")** **Dossier: 45928**
Toronto, Ontario

Requérantes:
1. Trentway-Wagar Inc.
2. Pacific Western Transportation Ltd.
3. Tokmakjian Limited
4. Transtario Bus Lines Inc.

Avant le début de l'audience, Transtario a admis qu'elle avait opéré en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* en fournissant des services de transport sans détenir le permis requis.

Preuve des requérantes: La preuve a été présentée de façon à mettre en évidence l'étendue de la contravention à la loi. La couverture d'assurance pendant toute la période était faite au nom incorrect. Casino Rama a été avisé des contraventions et a subséquemment annulé ses relations avec Transtario. Les requérantes ont allégué que l'intégrité du système réglementaire devait être protégée et ont demandé à la Commission d'émettre une ordonnance ordonnant à Transtario de cesser ses opérations et d'imposer des frais payables à toutes les requérantes.

Preuve de la défenderesse: Transtario n'a pas présenté de preuve. Transtario a admis qu'elle a contrevenu à la loi pendant une courte période de temps mais qu'elle a depuis corrigé la situation. Transtario a allégué qu'en aucun temps elle a induit la Commission en erreur relativement aux évènements qui l'ont amenée à opérer illégalement. Transtario a allégué qu'elle a passé à travers une période difficile mais que présentement tout était en ordre.

Décision: La Commission a indiqué qu'il n'y avait pas de doute que Transtario avait opéré illégalement par le passé mais aucune preuve n'a été présentée que c'était toujours le cas. La Commission a conclu que Transtario opérait présentement un service légal et qu'elle contrôlait légalement ses opérations.

La Commission a ordonné que tout service de transport contrevenant à la loi soit immédiatement arrêté et des frais substantiels ont été imposés payables aux requérantes et à la Commission.

Défenderesse: **3635082 Canada Inc.** **Dossier: 45789-RE(2)**
O/A Max 2000
Toronto, Ontario

Requérante: Tourist Coach Line Inc.

Requête: Il a été allégué que Max 2000 a opéré en contravention de ses permis de transport.

Preuve de la requérante: Le rapport de l'enquêteur faisant état des contraventions à la loi a été accepté par toutes les parties, incluant la défenderesse.

Preuve de la défenderesse: La défenderesse a admis qu'elle a opéré en contravention de ses permis mais qu'elle a depuis fait les démarches nécessaires afin de s'assurer que cela n'arrive plus. Max 2000 a déclaré qu'en aucun temps elle a loué ses permis à qui que ce soit. Les contraventions se sont passées alors qu'il était absent. La compagnie était assurée conformément à la loi afin de fournir un service de transport de passagers. Max 2000 a nié les allégations qu'elle avait jeté des déchets dans le système d'égouts de la ville de Vaughan.

Décision:

La Commission s'est dite déçue du fait qu'aucun représentant de Max 2000 n'a choisi de témoigner. Plusieurs questions ont été laissées sans réponse compte tenu du sérieux de la situation. La Commission a émis de sérieux doutes relativement à la bonne foi de Max 2000 et si nous étions en présence d'une erreur innocente de la part de Max 2000 considérant que la Commission avait déjà avisé et averti Max 2000 de ses responsabilités légales lors d'une audience antérieure. La Commission a déclaré que Max 2000 n'a fait aucun effort afin de contacter les bureaux de la Commission afin de déterminer la légalité de ses opérations et afin de payer les sommes dues suite à des audiences antérieures. La Commission a rappelé à Max 2000 qu'un permis de transport de passagers est un privilège qui peut être annulé. Les explications données par Max 2000 relativement aux allégations de rejet de déchets dans les égouts n'étaient pas satisfaisantes et la Commission a référé le dossier à la municipalité concernée et au Ministère de l'environnement.

La Commission a ordonné que:

- Max 2000 cesse ses opérations illégales immédiatement;
- Ses permis intra et extra-provinciaux deviennent temporaires pour une période d'une année se terminant en juillet 2002;
- Une demande soit déposée afin de rendre les permis permanents;
- Au moment de la demande, une vérification des opérations de Max 2000 soit faite afin de s'assurer que Max 2000 observe les lois de la province;
- Si la vérification indique que Max 2000 a opéré en contravention de la loi, les permis seront suspendus ou annulés; et
- Des frais ont été imposés.

Demanderesse: **1290816 Ontario Inc.**
O/A L & L Shuttle Service ("L & L")
Brantford, Ontario

Dossier: 45975

Opposante: Sharp Bus Lines Limited ("Sharp")

Demande: L & L a déposé une demande afin d'offrir un service de transport nolisé de passagers à partir de divers lieux dans les comtés de Brant et Norfolk et se limitant à l'utilisation de véhicules de catégorie "D".

Preuve du demandeur: Dix témoins du public ont témoigné au support de la demande.

- Le collège Mohawk ("Mohawk") organise le transport d'étudiants entre Hamilton et Brantford. Les propositions de prix reçues de la part de Sharp et d'un autre exploitant étaient trop élevées. Par la suite, Mohawk a utilisé les services de taxi et par la suite les petits autobus-navettes de L & L quand le service de taxi ne pouvait accommoder le nombre d'étudiants ayant besoin du service. Il existe une demande de 200 voyages-étudiants par jour. Mohawk ne savait pas s'il y avait un autre service de navette dans la région et Mohawk était très satisfait du service offert par L & L et le considérait comme la seule alternative.

- Sky Service Aviation Services avait besoin d'un service terrestre les vendredis et les dimanches afin de transporter des étudiants ayant des besoins spéciaux ainsi que leurs escortes entre l'aéroport de Brantford et l'école pour sourds W. Ross McDonald. Sky Service Aviation Services a utilisé les services de L & L et s'est dit très satisfait du service. Le véhicule était adapté aux besoins, particulièrement relativement à la capacité de mettre l'équipement spécial dans un compartiment à bagages séparé. Sharp ne les a jamais contactés afin d'offrir un service similaire.

Le reste des témoins du public ont témoigné que:

- Ils avaient besoin des services de L & L pour transporter des petits groupes, incluant des personnes du troisième âge en direction de l'aéroport Pearson, pour faire des excursions de théâtre, aller à des dégustations de vins, à des évènements sportifs etc.;
- Ils étaient très satisfaits du service donné par L & L;
- Ils préféraient des véhicules luxueux plutôt que les autobus scolaires offerts par l'opposante;
- Les tarifs de L & L étaient plus favorables que ceux de la compétition.

Dans son témoignage, L & L a déclaré que:

- L'entreprise a débuté comme exploitant de taxis en 1991 et est propriétaire de 3 autobus-navettes;
- Elle fournit des services de taxi et de navette;
- L & L a vérifié les exigences de permis en 1997 et a été avisé que la déréglementation de l'industrie était imminente et a assumé que l'entreprise n'avait pas besoin de permis émis par la Commission pour donner le service;
- L'entreprise a été en exploitation pendant deux ans avant d'être avisé par l'enquêteur de la Commission que son exploitation était

illégale et a rapidement déposé une demande auprès de la Commission;

- L'entreprise a cessé son exploitation pour compensation et exploite maintenant sans frais en attendant les résultats de l'audience; et
- Si l'entreprise obtient un permis, elle anticipe une croissance substantielle en donnant un service à un "marché niche". L'entreprise ne s'attend pas à étendre son marché aux véhicules de catégorie "A" et conséquemment ses opérations n'auront aucun impact économique sur l'exploitation de Sharp.

Preuve de l'opposante: Sharp a témoigné que:

- Sharp a commencé en 1961 comme exploitant d'autobus scolaires;
- Présentement l'entreprise est propriétaire de 300 véhicules et emploie 400 personnes;
- Les voyages nolisés ont diminué à cause de la diminution des voyages scolaires, des tours de groupes asiatiques et européens et de la compétition dans l'industrie du transport de passagers;
- Sharp ne connaît pas exactement les opérations de L & L mais l'entreprise est capable de donner le service couvert par la demande de L & L;
- Sharp a proposé de donner un "service direct" entre la ville de Brantford et Hamilton et ce service rencontrerait les besoins du collège Mohawk;
- Sharp ne croyait pas qu'il y avait un marché qui n'était pas desservi du fait que l'entreprise offre un choix de véhicules et rencontre tous les besoins du marché;
- Les évènements du 11 septembre 2001 ont créé un tumulte dans le marché des voyages nolisés et plusieurs annulations ont été constatées;
- L'entreprise évalue que pour les mois de septembre et octobre il y a une baisse de 20% de ce qui était projeté;
- Sharp était préoccupé par le fait que L & L viserait ses voyages nolisés en autobus de catégorie "D" qui constituaient une petite partie de ses affaires mais qui est profitable.

Décision: Vu qu'aucune preuve n'a été présentée pour le comté de Norfolk, cette partie de la demande a été rejetée. La Commission devait décider si la demanderesse avait rencontré le test de commodité et nécessité publiques et si l'opposante avait démontré que le permis, s'il était accordé, aurait un impact économique sur son exploitation.

La Commission a conclu que preuve de besoins publics pour le service était présente quoique les besoins étaient plus grands pour certains.

Mohawk, le témoin principal, et Sky Service Aviation Services étaient très satisfaits du service donné par L & L. Ils ne considéraient pas Sharp comme une alternative. Le public ne voulait pas d'un service utilisant des autobus scolaires mais voulait plutôt un véhicule de luxe.

La Commission a conclu que collectivement la preuve du public pourrait servir de base sur laquelle L & L pourrait bâtir son entreprise si sa stratégie marketing était mise en place. En se basant sur les opérations de Sharp, la Commission a conclu que Sharp ne pourrait utiliser qu'un véhicule pour donner le service à Mohawk et cela serait insuffisant. De modifier son service sur horaire afin de rencontrer les besoins des étudiants de Mohawk ne serait pas pratique et commode peu importe la manière dont l'horaire est ajusté. Le service requis était un service nolisé et exclusif au client. La Commission a conclu que les pertes projetées de 1% si le permis était accordé n'étaient pas significatives. La Commission s'est demandée pourquoi Sharp n'a pas réagi plus tôt aux besoins des étudiants. La Commission s'est aussi demandée pourquoi les autres détenteurs de permis du secteur ne se sont pas opposés à la demande et peut seulement assumer que la demande de L & L ne les affecterait pas économiquement. De la même manière, la Commission a conclu que le permis n'affecterait pas Sharp.

La Commission a conclu que les citoyens de Brantford méritaient ce type de transport comme alternative aux autobus scolaires.

La demande a été accordée mais restreinte à l'utilisation de 3 véhicules de catégorie "D" ayant une capacité maximale de 24 passagers.

Demanderesse: **Ronald Laplante ("Laplante")**
o/a Vive le Canada Tours &
Shuttle Service
Windsor, Ontario

Dossier: 46017
Dossier: 46017-A

Opposante: Robert Q. Airbus Inc. ("Robert Q")

Demande: La demande de permis intra-provincial avait deux volets: le premier afin de permettre le transport nolisé de passagers à partir de divers lieux situés dans le comté d'Essex et le deuxième afin de permettre un service sur horaire entre des lieux situés dans le comté d'Essex. La demande de permis extra-provincial avait aussi deux volets: le premier afin de permettre un service de transport nolisé à partir de divers lieux situés dans le comté d'Essex en direction des États-Unis et le deuxième afin de permettre un service sur horaire entre Windsor et l'aéroport de Détroit. Le service serait limité à l'utilisation de véhicules de catégorie "D".

Preuve du demandeur: Laplante donne un service de tours pour petits groupes pendant toute l'année mais il est le plus occupé pendant les mois de l'été lorsque le tourisme est à son plus haut niveau, surtout en provenance des États-Unis. Les touristes font un tour de la région de Windsor et aussi utilise un service de navette en direction ou en provenance de l'aéroport de Détroit.

Preuve de l'opposante: Robert Q est en affaires depuis 20 ans et était prêt, capable et voulait donner le service faisant l'objet de la demande. Si le permis était

accordé cela aurait un impact économique sur ses opérations. Robert Q a fourni à la Commission des relevés mensuels indiquant une baisse des affaires et a aussi déclaré que la tragédie du 11 septembre 2001 aux États-Unis a eu un impact sur toutes les entreprises reliées au transport aérien.

Décision:

La Commission a déclaré que les entreprises des parties étaient entièrement différentes i.e. le demandeur s'occupait de tours pour les touristes alors que Robert Q offrait principalement des services aux voyageurs aériens. L'entreprise de Laplante a été reconnu par le bureau local touristique et des conventions comme un service nécessaire pour les touristes. Robert Q ne dessert pas ce marché. La Commission a aussi déclaré que le service de navette du demandeur n'était qu'une petite part de son entreprise et que conséquemment l'impact économique, s'il y en avait un, sur Robert Q serait au plus minimal. La Commission a conclu que Robert Q n'a pas rencontré ses obligations statutaires relativement à la preuve d'un impact économique sur ses opérations.

Les demandes ont été accordées.

Demandeur: **James R. Reid ("Reid")** **Dossier: 45955**
Gananoque, Ontario **Dossier: 45955-A**

Opposantes:

1. R.A. Howard Bus Service Ltd. ("Howard")
2. Healey Transportation Limited ("Healey")
3. McCoy Travel Limited ("McCoy")

Demandes:

Les demandes visaient à permettre le transport intra et extra-provincial à partir de divers lieux dans le comté de Frontenac et les comtés unifiés de Leeds et Grenville et sont limitées à l'utilisation de véhicules de catégorie "D".

Suite à des amendements aux demandes les opposantes, Healey et Howard, ont retiré leurs oppositions.

Preuve du demandeur:

Douze témoins du public ont témoigné au support des demandes:

- Les témoins étaient principalement constitués de petites entreprises exprimant un besoin pour des services de transport pour des évènements corporatifs ou pour amener des clients à des spectacles;
- Les témoins utiliseraient les services de Reid s'il obtenait un permis;
- La plupart des témoins ont exprimé un besoin à partir de Kingston, quelques-uns uns à partir de Gananoque et d'autres voulaient embarquer à partir de points entre les deux;
- Les témoins n'avaient pas contacté les autres détenteurs de permis;
- Les témoins voulaient aller à des parties de hockey à Ottawa, Toronto et Montréal;

- Les témoins préféraient utiliser un exploitant local plutôt que d'utiliser les services de la compétition qui n'était pas des exploitants locaux;
- Les témoins voulaient le choix d'utiliser un transporteur local et ne voyaient pas pourquoi ils devraient aller ailleurs;
- Reid a fourni des services spéciaux aux passagers et souvent donnait les services de ses véhicules pour des évènements de charité.

Reid a témoigné que depuis 1992 il exploite un service de limousine et qu'il a développé une entreprise de taxi qui fonctionne bien. Des études ont été déposées comme preuve supportant que l'ouverture du nouveau casino à Gananoque en 2002 augmentera les affaires dans la région de Kingston/Gananoque. Le parc d'attractions qui est proposé pour Brockville augmentera aussi les affaires. Reid a déclaré que ses clients utilisant présentement ses services de taxi/limousine voulait qu'il obtienne un permis lui permettant d'utiliser des véhicules plus gros parce qu'il y avait un besoin pour un "service du genre qu'il offrait".

Preuve de l'opposante:

McCoy exploite son entreprise depuis 1994. En plus des véhicules des autres catégories, McCoy exploite 5 minibus. McCoy a souligné que la région que son entreprise dessert n'avait pas besoin d'un autre transporteur du fait que présentement il desservait le marché. L'économie était en baisse; les corporations dépensaient moins en représentation; les activités des commissions scolaires avaient été restreintes; il y avait moins de voyages nolisés ou de voyages nolisés d'équipes sportives; la compétition des autres transporteurs avait augmenté et le 11 septembre 2001 a aussi eu un impact négatif sur l'industrie du transport. À cause de l'économie, les consommateurs font plus attention aux prix. Ajouter un autre transporteur mettrait l'entreprise de McCoy en danger et aurait un impact économique sur ses opérations. McCoy était prêt, capable et pouvait accepter les demandes de service du fait que son équipement n'était pas pleinement utilisé.

Décision:

Dans sa décision la Commission a pris en considération si le demandeur a rencontré le test statutaire de commodité et nécessité publiques et si l'opposante a prouvé à la Commission qu'il y avait un impact économique sur ses opérations. La Commission a souligné que le test de commodité et nécessité publiques n'est pas immuable en termes absolus et que la Commission peut et a utilisé sa discrétion lorsqu'elle a évalué les témoignages du public.

La Commission a conclu que les témoins du public n'ont pas exploré la possibilité de choisir mais ont plutôt préféré utiliser les services d'un transporteur local. La Commission ne comprend pas pourquoi un transporteur de Gananoque était local mais qu'un transporteur de Kingston offrant un service à partir de Kingston n'était pas considéré comme un transporteur local. Les témoins étaient des amis de Reid mais, se basant sur la preuve, la Commission ne pouvait pas conclure que cela se traduirait en une augmentation des affaires de Reid.

La Commission s'est aussi demandé pourquoi le demandeur n'a pas présenté de témoins en provenance des groupes communautaires qui habituellement utilisent ce type de service i.e. Lions, Kinsmen, des groupes religieux etc.

Les demandes à partir de lieux dans les comtés unifiés de Leeds et Grenville sont accordées avec certaines restrictions.

Relativement au comté de Frontenac, les demandes ont été accordées mais avec une restriction à des véhicules de catégorie "D" ayant une capacité maximale de dix passagers.

Défenderesses:

Lunatours International — **Dossier: 46005-RE(1)**
Montréal, Québec

Autobus Canus/Nhani Tours — **Dossier: 46004-RE(1)**
Montréal, Québec

Requérante:

Trentway-Wagar Inc.
Peterborough, Ontario

La présente requête a été présentée en vertu de l'article 11(3) de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et il a été allégué que les deux défenderesses ont fourni un service de transport de passagers entre Toronto et Montréal sans détenir le permis requis.

Les avis d'audience ont été envoyés par la poste et ont aussi été livrés en mains propres aux défenderesses par un employé de la Société de l'assurance-automobile du Québec. Les avis ont aussi indiqué que au cas où les parties à l'audience ne se présentaient pas la Commission procédera en leur absence.

Les défenderesses ne se sont pas présentées à l'audience malgré les efforts de la Commission pour les contacter et le report du début de l'audience.

Preuve de la requérante:

Un enquêteur engagé par la requérante a déclaré que:

- L'enquêteur a voyagé dans les véhicules des défenderesses;
- Le conducteur d'un véhicule en particulier avait de la difficulté à se tenir réveillé pendant qu'il conduisait, ayant pour résultat que l'enquêteur l'a remplacé au volant à cause du danger pour la sécurité des passagers;
- Les véhicules des défenderesses ont été saisis par les autorités provinciales québécoises;
- Les véhicules utilisés par les défenderesses étaient loués et il n'y pas avait pas de couverture d'assurance pour les passagers.

Décision:

La Commission s'est dite très préoccupée par l'ampleur des

opérations illégales de transport, surtout dans le corridor Toronto-Montréal. Les préoccupations de la Commission étaient reliées à la sécurité des véhicules, la qualité des conducteurs et le manque de couverture d'assurance. La Commission était préoccupée par le manque de surveillance des exploitants illégaux simplement du fait qu'ils ne sont pas connus des autorités en charge de l'application de la loi. Les exploitants illégaux ignorent les exigences obligatoires imposées aux exploitants légaux. Les véhicules des exploitants illégaux ne sont pas sujets à des vérifications de sécurité, aux inspections d'entretien annuelles ou inspections d'entretien et il n'y a pas de vérifications des conducteurs. La préoccupation la plus sérieuse était le manque d'assurance.

Copies de l'ordonnance de la Commission ont été envoyées aux autorités québécoises pour qu'elles prennent les mesures qu'elles jugent appropriées. L'ordonnance de la Commission, si elle était déposée auprès d'une court de l'Ontario, constituerait un jugement et si les parties continuent d'opérer illégalement, elles seraient sujettes à l'outrage au tribunal.

La Commission a remercié la requérante, Trentway-Wagar Inc., d'avoir démontré sa préoccupation continuelle de surveillance vis-à-vis les exploitants illégaux.

La Commission a ordonné aux défenderesses de cesser immédiatement les services et des frais ont été imposés payables à la Commission et à la requérante.